

جبر الأضرار الحاصلة للمسافرين والشاحنين  
من جراء خطأ الناقل الجوى الدولى فى اتفاقية

وارسو

لعام ١٩٢٩

دراسة مقارنة

دكتور

محمد على أحمد محمد

محاضر بكلية الحقوق جامعة الإسكندرية

## ملخص

هذا البحث يتناول موضوع " جبر الأضرار الحاصلة للمسافرين والشاحنين من جراء خطأ الناقل الجوي الدولي فى اتفاقية وارسو لعام ١٩٩٩". وقد تطرق البحث إلى تبيان أحكام تعويض المسافرين والشاحنين عن الأضرار الحاصلة لهمفى نظام وارسو لعام ١٩٢٩، ودور التأمين فى انجاز تعويضات المسافرين والشاحنين، وكذلك القانون المصرى وبعض القوانين المقارنة.

وقد أوضح البحث مدى ابتناء مسئولية الناقل الجوي فاتفاقية وارسو على أساس الخطأ التعاقدى المفترض ليتحقق بذلك الهدف المطلوب بحماية مصالح متلقى خدمة النقل سواء كانوا مسافرين أو شاحنين. وكذلك تنظيم المسئولية المحدودة للناقل الجوى عن طريق وضع حدوداً قصوى للتعويضات التى يلتزم بدفعها.

وقد لعب التأمين الجوى دوراً حيوياً فى مجال النقل الجوى خاصة فى ظل حوادث الطيران مما يجعل الناقل الجوى مسئولاً عن الأضرار التى تلحق بالمسافرين أو الأمتعة أو البضاعة، فهناك التأمين من الحوادثالجوي، والتأمين على الحياة، والتأمين ضد الحوادث الشخصية، وبوالص التأمين من مسئولية الناقل الجوى الناشئة عن الأضرار اللاحقة بالبضائع.

### **Abstract**

This paper deals with the subject of "Reparation for damage to passengers and shippers due to the fault of the international air carrier in the Warsaw Convention of 1999". The study dealt with the provisions of compensating travelers and shippers for the damage they suffered in the Warsaw system of 1929, and the role of insurance in completing the compensation of passengers and shippers, as well as the Egyptian law and some comparative laws.

The research clarified the extent to which the liability of the air carrier in the Warsaw Convention is based on the presumed contractual fault thereby achieving the objective required to protect the interests of the recipient of the transport service, whether they are passengers or shippers. As well as regulating the limited liability of the air carrier by setting maximum limits for compensation to be paid.

Air insurance has played a vital role in the field of air transport especially in the event of aviation accidents, which makes the air carrier liable for damage to passengers, baggage or goods. There are insurance from air accidents, life insurance, personal accident insurance and insurance policies are the carrier's liability arising from damage to goods.

## مقدمة:

١- لقد لعبت المركبة الهوائية كأداة مهمة للوصل والربط الأساسية سواء على الصعيد الدولي أو القارى، وذلك بسبب ما تستأثر به من سرعة كبيرة تمكنها من عبور الحدود السياسية بين الدول فى زمن قصير تعجز عن تحقيقه غيرها من المركبات الأخرى<sup>(١)</sup>.

ويشهد تاريخ النشاط الإنسانى - على مر العصور - على الأهمية المحورية للنقل فى حياة المجتمعات وفى تاريخ الحضارة البشرية جمعاء<sup>(٢)</sup>. فمع تطور وإزدهار الملاحة الجوية فى مجال نقل الأشخاص والأموال<sup>(٣)</sup>، على المستويين الوطنى والدولى<sup>(٤)</sup>، استطاع الإنسان أن يسجل انتصاراته على الطبيعة، وأن يطوع الآلة - والبيئة

(١) راجع فى ذلك: د. محمد فريد العرينى: القانون الجوى، النقل الجوى الداخلى والدولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٨، بند ٤، ص ١٥؛ د. مصطفى البندارى سيد أحمد: الموجز فى القانون الجوى، ١٩٩٤ - ١٩٩٥، بند ١، ص ٢.

(٢) انظر فى ذلك: د. محمد السيد الفقى: النطاق الإجرائى لمسئولية الناقل الجوى الدولى للبيضاء، دراسة فى تفسير المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠٠٦، بند ١، ص ٣٧١.

(٣) Michel Alter: Droit des Transports Terrestres, aeriens et maritimes interres et internationaux, Dalloz, 1984, P.1.

د. سميحة الفليوبى: القانون الجوى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، بند ١، ص ٥؛ د. جلال وفاء محدين: دروس فى القانون الجوى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٢، بند ١، ص ٣ وما بعدها.

(٤) E. Du Pontavice: Navigation aérienne et droit international, R.G.A.E, N°3/4, 1968, P. 235, P. 365 et s.

الجوية - لخدمة مصالحه الاقتصادية<sup>(١)</sup>، ليس فقط في مجرد التحليق في الهواء وإنما أيضا في الوصول إلى الفضاء<sup>(٢)</sup>.

٢- من أجل ذلك صار النقل الجوي أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث بل أنه صار ضرورة من ضروراته، وبخاصة في مجالى نقل الركاب والبضائع<sup>(٣)</sup>، إذ أن الطائرة تتفوق على غيرها من وسائل النقل الأخرى بالسلامة والأمان بجانب السرعة التي يوليها مستعملى الطائرة أهمية كبيرة<sup>(٤)</sup>.

(١) د. أبو زيد رضوان: القانون الجوي، قانون الطيران التجارى، دار الفكر العربى، القاهرة، بدون سنة نشر، بند ٢، ص ٦.

(٢) Vincent grellière: Cours de droit aérien et spatial, P. 17, in <http://publications.ut-capitole.fr>, visité le 25/6/2018.

(٣) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١١، ص ٥٥. ولقد أفضى التقدم الحالى في السنوات الأخيرة إلى شيوع استخدام الطائرات بدون طيار l'utilisation des drones سواء على المستوى الترفيهى أو المهنى. وهو ما أثير معه التساؤل حول المخاطر الناشئة عن استخدامها وكيفية مواجهتها. والمثال على ذلك الحادث الذى وقع فى موزمبيق فى ٥ يناير ٢٠١٧ فى مطار à l'aéroport de Tête فقد أصيبت الطائرة من طراز بوينج ٧٣٧-٧٠٠ وهى فى مرحلة الهبوط بأضرار جسمية من جراء اصطدامها بطائرة بدون طيار والتي دمرت تماما. =

= Drones : L'encadrement de l'activité indispensable à la gestion des risques, Journal Spécial des Sociétés, Droit aérien, Paris, N° 91, 2017, P.7.

وتجدر الإشارة إلى ان فرنسا نظمت استخدام الطائرات بدون طيار فى الفضاء الجوى بموجب القانون الصادر فى ١٧/١٢/٢٠١٥، والذى تم تعديله بموجب القرار الصادر فى ٣٠/٣/٢٠١٧.

Revue francais de droit aérien et spatial, vol.282, N°2, soixante et onzième Année, Pedito, 2017, P. 173.

(٤) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ١، ص ٣٧٣. Roland müller: Droit aérien, Droit aérien theorie et pratique, Bak, Swiss edition, 6e édition , Aéro - Club der Schweiz, 2017, P.7, in [/www.alexandria.unisg.ch](http://www.alexandria.unisg.ch), visité le 25/6/2018.

أضف إلى ذلك التناقص المطرد في الأخطار الجوية Les risques de l'air de الملاصقة للملاحة الجوية<sup>(١)</sup>، وهو ما أفضى في النهاية إلى صيرورة السلامة الجوية مبدأ يسود الطيران التجارى على المستويين الدولى والوطنى<sup>(٢)</sup>.

٣- ومع ذلك فلا يخفى على أحد ما تتعرض له الطائرة - أداة الملاحة الجوية - من مخاطر جسام حال قيامها بالرحلة الجوية، والتي تؤدى غالباً إلى نتائج كارثية سواء على الصعيد الدولى أو الوطنى<sup>(٣)</sup>. وغالباً ما يعزى ذلك إلى العمليات الإرهابية بشأن إختطاف الطائرات والاستيلاء عليها<sup>(٤)</sup>، والقيام بأعمال تخريبها وتدميرها<sup>(٥)</sup>.

(١) راجع فى ذلك: د. محمود مختار بريرى: قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربى، القاهرة، ط١، ١٩٧٦-١٩٧٧، بند ٢٠٠، ص ١٤٩؛ د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، بند ٣٤٦، ص ٣٥٥؛ د. هشام فضلى: مسئولية الناقل الجوى على الصعيدين الدولى والداخلى، دراسة فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديد، الاسكندرية، ط١، ٢٠٠٥، بند ١، ص ٦؛ د. ذكرى عبد الرازق محمد: مدى مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التي تصيب المسافرين فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م وقانون التجارة الجديد، شركة ناس للطباعة، ط١، ٢٠١٥، بند ٤، ص ٤.

Cécile Gaubert: Le traitement des accidents aéronautiques , Journal Special des Sociétés, Droit aérien, Paris, N° 91, 2017, P.3.

(٢) د. مصطفى البندارى سيد أحمد، المرجع السابق، بند ١، ص ٢.

Roland müller, Op[.cit.,P.7

(٤) لمزيد من التفاصيل: د. إبراهيم المنصورى القحلانى: مسئولية الناقل الجوى فى إطار التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ط١، ٢٠١٧، ص ١٣٩ وما بعدها.

(٥) Fabien Vallée: L'évolution du rôle des préfets dans le champ de la police des aérodromes et des installations illustration en matière de sureté de l'aviation civile, R.F.D.A.S, Vol 281, N°1, 2017, P. 9.

وقد تصدى المجتمع الدولي لهذه العنف ضد الطائرات من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية بالإضافة إلى اتخاذ عدة تدابير أمنية ووسائل تقنية أساهمت بشكل كبير في تقليل المخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي<sup>(١)</sup>.

٤- ويترتب على انعقاد عقد النقل الجوي عدة التزامات متبادلة على عاتق طرفيه الناقل من جهة والمسافر وشاحن البضاعة من جهة أخرى. ومن أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الأول التزامه بضمان سلامة المسافر أثناء فترة النقل الجوي ونقله من مكان لآخر دون تأخير. كذلك يقع على عاتقه الالتزام بنقل البضاعة إلى مكان الوصول دون تأخير، والمحافظة عليها أثناء المدة التي توجد فيها في حراسته<sup>(٢)</sup>.

وترتيباً على ما تقدم فإنه متى أخل الناقل الجوي بالالتزامات المفروضة عليه بمقتضى عقد النقل الجوي، انعقدت مسؤوليته في مواجهة متلقى خدمة النقل بإعتباره قد أخل بالتزام جوهرى فتشور مسؤوليته في حالة حدوث وفاة أو إصابة المسافر أو عدم وصول الأمتعة والبضائع كاملة وفي الميعاد<sup>(٣)</sup>.

(١) لمزيد من التفصيل: د. رفعت فخرى أبادير: مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، مجلة المحامى، الكويت، السنة (٦)، العدد أبريل-يونيو ١٩٨٣، ص ٦١.

(٢) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ٧٦، ص ١٧١ وما بعدها.

(٣) Paul Scapel: Traité théorique et pratique sur les transports par Mer. Terre. Eau. Fer, le destinataire de marchandises, librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1958, P. 8 et s.



٥- وقد صدرت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والموقعة بمدينة وارسو ببولانده في الثاني عشر من أكتوبر عام ١٩٢٩ من قبل ٢٣ دولة، والتي دخلت حيز النفاذ في الثالث عشر من فبراير عام ١٩٣٣<sup>(١)</sup>.

ورغم أهمية اتفاقية وارسو نظراً لكونها تشريعاً رئيساً يعالج موضوع النقل الجوي الدولي<sup>(٢)</sup>، إلا أنها كانت محلاً لإنقادات كثيرة<sup>(٣)</sup>، لاسيما فيما يتعلق بحدود مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن حوادث الطيران<sup>(٤)</sup>.

(١) انظر في ذلك: د. رفعت فخرى أبادير، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، المجلد ٤٥، العدد ٢، ٢٠٠٣، ص ٥. وقد تم تعديل الاتفاقية ببروتوكول عام ١٩٥٥، والمعاهدة المكملة لها لعام ١٩٦١. وقد صدقت مصر علي هذه الاتفاقية في السادس من سبتمبر عام ١٩٥٥ بموجب القانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥. (الوقائع المصرية، العدد ٩٥ مكرر (أ)، بتاريخ ١١ ديسمبر ١٩٥٥).

(٢) راجع في ذلك د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١١، ص ٥٦-٥٧. Marcel Le Goff: Manuel de droit aérien, Librairie Dalloz, Paris, 1961, N° 192, P.114, Christophe Paulin: Droit des transports, Litec, Paris, 2005, N°403, P.209.

(٣) Sylvain Devouge: L'accident d'avion et le risque de mise en cause de la responsabilité civile, Journal Special des Sociétés, Droit aérien, Paris, N° 91, 2017, P.5, Jacques Sesseli: La nation de faute dans la convention de Versovie ( Etude de droit aérien ), Lausanne, 1961, P. 12.

(٤) لمزيد من التفصيل: د. أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، دراسة مقارنة بين كل من القانون العراقي والأردني والمصري والإماراتي ومشروع قانون الطيران العربي الموحد والاتفاقيات الدولية، منشورات جامعة جيهان الخاصة، أربيل، العراق، ٢٠١٤، بند ٢٠٢، ص ٢٣٩.

= Peter H. Sand: Air Carriers' Limitation of Liability and Air Passengers' Accident Compensation under the Warsaw Convention, Journal of Air Law and Commerce, Volume 28, 1962, P.261.

وإزاء هذه الانتقادات فقد تم تعديل الاتفاقية لأول مرة بموجب بروتوكول لاهاي Hague Protocol والذي تم توقيعه بمدينة لاهاي بهولنده في الثامن والعشرين من سبتمبر عام ١٩٥٥، والذي دخل حيز النفاذ في أول أغسطس من عام ١٩٦٣<sup>(١)</sup>. ويضاف إلى ذلك اتفاقية جوادالاغارا Guadalajara Convention التي وقعت بمدينة جوادالاغارا بالمكسيك في الثامن عشر من سبتمبر عام ١٩٦١ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، وقد دخلت حيز النفاذ دولياً في الأول من مايو عام ١٩٦٤<sup>(٢)</sup>. وأخيراً تم ادخال تعديلات جوهرية على الاتفاقية بموجب بروتوكول جواتيمالا سي تي لعام ١٩٧١، والذي لم ينفذ بعد على المستوى الدولي. وبروتوكولات مونتريال الأربعة لعام ١٩٧٥، والتي أصبحت سارية المفعول عدا البروتوكول الثالث منها<sup>(٣)</sup>.

٦- وقد أصدر المشرع المصري قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ الصادر في التاسع من إبريل عام ١٩٨١، والمعدل بالقانون رقم ١٢ لسنة ٢٠١٨<sup>(٤)</sup>، لينظم كافة المسائل المتعلقة

---

(١) Isabella B.Ph. Diederiks-Verschoor: An introduction to air law, Walt Kluwer, The Netherlands, Ninth revised edition. 2012, P. 143.

وقد صدقت مصر على البروتوكول في الواحد والثلاثين من ديسمبر عام ١٩٥٥ بموجب القانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥ (الوقائع المصرية، العدد ١٠١ مكرر، بتاريخ ٣١ ديسمبر ١٩٥٥).

(٢) وصدقت عليها مصر بتاريخ الخامس والعشرين من سبتمبر عام ١٩٦٢ بموجب القرار الجمهوري رقم ٢٨٦١ لسنة ١٩٦٢ (الجريدة الرسمية، العدد ١٩٨، بتاريخ الأول من سبتمبر ١٩٦٤، العدد ٩٥ مكرر (أ)، بتاريخ ١١ ديسمبر ١٩٥٥).

(٣) راجع في ذلك د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٢، ص ٥٧.

(٤) الجريدة الرسمية، العدد ٧ مكرر (و)، ٢٠١٨/٢/٢١.

بالملاحة الجوية<sup>(١)</sup>. وقد صدر تنفيذاً لأحكامه قرار وزير الطيران رقم ١/ ط لسنة ١٩٨٩ بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني<sup>(٢)</sup>.

ويضاف إلى ذلك قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الصادر فى السابع عشر من مايو عام ١٩٩٩<sup>(٣)</sup>. ويتضمن هذا القانون أحكاماً خاصة بالنقل الجوى فضلاً عن أحكام عامة للنقل، وأحكام تتعلق بنقل الأشياء، وأخرى تتعلق بنقل الأشخاص وغيرها من الأحكام الأخرى. ووفقاً للمادة ٢٠٩ من قانون التجارة فإن أحكام النقل الواردة به إنما تسرى على النقل الجوى. وقد أشار المشرع المصرى فى الفقرة الأولى من المادة ٢٨٥ من القانون إلى خضوع النقل الجوى الدولى لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر.

٧- وبالبناء على ما تقدم فإن إخلال الناقل الجوى بالالتزامات المفروضة عليه بمقتضى عقد النقل الجوى يفضى إلى إنعقاد مسؤوليته وفقاً لاتفاقية وارسو على أساس الخطأ التعاقدى المفترض<sup>(٤)</sup>، فى

(١) الجريدة الرسمية، السنة ٢٤، العدد ١٧ الصادر فى ٢٣ إبريل ١٩٨١. ويضاف إلى ذلك القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات (الجريدة الرسمية، السنة ١٩، العدد ١٤ الصادر فى أول إبريل ١٩٧٦)، والذى يتضمن تنظيمًا محدوداً لمركز الطائرة بوصفها مالمثل الحجز التحفظى على الطائرات ورهنها وبيعها. والقانون رقم ١١٩ لسنة ١٩٨٣ بشأن رسوم الطيران المدني ومقابل استغلال حقوق النقل الجوى واشغال واستغلال مبانى وأراضى الموانئ الجوية والمطارات ( الجريدة الرسمية، العدد ٣٢ (تابع)، ١١/٨/١٩٨٣)، والمعدل بالقانون رقم ١٠٧ لسنة ١٩٩٢ ( الجريدة الرسمية، العدد ٥١ (تابع)، ١٧/١٢/١٩٩٢)، والقانون رقم ٣ لسنة ١٩٩٧ بشأن التزام المرافق العامة لإنشاء وإدارة واستغلال المطارات وأراضى النزول ( الجريدة الرسمية، العدد ٦ (مكرر)، ٨/٢/١٩٩٧).

(٢) الوقائع المصرية، العدد ١٠٩، بتاريخ ١٣ مايو ١٩٨٩.

(٣) الجريدة الرسمية، العدد ١٩ (مكرر)، ١٧/٥/١٩٩٩.

(٤) راجع فى ذلك: د. مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوى الداخلى لنظام اتفاقية وارسو للنقل الجوى، منشأة المعارف، الأسكندرية، ط٢، ١٩٨٦، بند ٣٥، ص ٣٨.

مواجهة متلقى خدمة النقل بإعتباره قد أخل بالتزام ببذل عناية لا تحقيق نتيجة لكن خطأ الناقل الجوى يكون مفترضاً فتثور مسؤوليته بمجرد حدوث وفاة أو إصابة المسافر أو عدم وصول الأمتعة والبضائع كاملة وفى الميعاد. وبالتالي ليس على المسافر أو الشاحن إثبات خطأ ما ارتكبه الناقل الجوى، وإن كان هذا الأخير يستطيع إثبات أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها<sup>(١)</sup>. ناهيك عن إمكان إثبات تسبب المضرور أو مساهمته بخطئه فى إحداث الضرر<sup>(٢)</sup>.

٨- أما فى القانون المصرى فتتعدد المسؤولية العقدية للناقل الجوى فى مواجهة متلقى خدمة النقل متى أخل بأحد هذه الالتزامات، بإعتباره أنه قد أخل بالتزام تحقيق نتيجة لا بذل عناية هو الالتزام بضمان سلامة المسافر أو الالتزام بوصول الأمتعة والبضائع كاملة وفى الميعاد، أى أن مسؤوليته هنا مسؤولية مفترضة بمجرد عدم تحقق النتيجة، اللهم إلا إذا أقام الدليل على نفي هذه المسؤولية فى مواجهة كل من الراكب أو الشاحن.

٩- لهذا تأخذ مسؤولية الناقل الجوى فى تعويض المضرورين من جراء خطئه المرتبة الأولى فى الأهمية من بين موضوعات القانون

(١) الطعن رقم ٣٦٢ لسنة ٣٣، جلسة ١٩٦٧/٤/٢٧، س ١٨، ع ٢، ص ٨٩٦، ق ١٣٧.

(٢) فإذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور قد تسبب عنه الضرر أو أسهم فى إحداثه فإن المحكمة المختصة طبقاً لنصوص قانونها تستطيع استبعاد مسؤولية الناقل أو التخفيف منها. وبالتالي فإن هذه المادة تتضمن قاعدة إسناد تحيل إلى قانون القاضى فيما يتعلق بأحكام توزيع المسؤولية بين الناقل الجوى والشخص المضرور. ( الطعن رقم ٣٨٧ لسنة ٤٩، جلسة ١٩٨٢/١٢/٢٠، س ٣٣، ع ٢، ص ١٢٠٥، ق ٢١٨).

الجوى التى يعنى بتظيمها<sup>(١)</sup>، لا سيما فى حالات إصابة الراكب أو تحطيم أمتعته المسجلة أو بضاعته أو ضياعها أو تلفها أو التأخير فى تسليمها<sup>(٢)</sup>. وذلك على أساس فكرة الخطأ كأساس للمسئولية دون الزام المضرور إثبات الخطأ بل بكيفية إثبات الضرر للحصول على التعويض<sup>(٣)</sup>.

١٠- ويترتب على تحقق مسئولية الناقل الجوى المستندة إلى فكرة الخطأ التزامه بدفع التعويضات اللازمة للمسافرين والشاحنين عما لحق بهم من أضرار سواء أكانت هذه الأخيرة أضراراً بدنية أم مادية أم وقتية من جراء التأخير فى عملية النقل الجوى. أضف إلى ذلك المخاطر الجسيمة التى تحيط بعملية النقل الجوى قد تفضى فى كثير من الأحيان إلى هلاك فى الأرواح أو الأموال الموجودة على متن الطائرة بالإضافة إلى ما يلحق الطائرة ذاتها من أضرار، وهو ما يترتب على التزام الناقل الجوى بتعويض كافة المضرورين من جراء هذه الحوادث الجوية<sup>(٤)</sup>.

١١- والأصل فى التعويض أن يكون على قدر الضرر، وبالتالي يجب الزام الناقل الجوى بالتعويض بما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب. وفى مجال المسئولية العقدية لا يتقرر

(١) فى ذات المعنى: د. هانى دويدار، قانون الطيران التجارى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٠، بند ٣٨٢، ص ٢٨١.

(٢) لمزيد من التفاصيل انظر: د. حسن كيره، مسئولية الناقل الجوى فى اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهى المعدل لها، مطبعة جامعة الإسكندرية، ١٩٥٩، ص ٢١ وما بعدها.

(٣) فى هذا المعنى: د. وهيب بن ناصر، المسئولية المدنية عن حوادث النقل الجوى فى القانون الجزائرى، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠١٤، ص ٥.

(٤) فى ذات المعنى: د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، بند ٣٤١، ص ٣٣٠.

التعويض على الأضرار غير المتوقعة وإنما عن الأضرار المتوقعة فقط، ما لم يكن الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم. وفي هذه الحالة يسأل المدين عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة<sup>(١)</sup>.

١٢- ومع ذلك فإن التزام الناقل الجوي بدفع هذه التعويضات يؤدي في غالبية الأحوال إلى نتائج سلبية على مشروع النقل الجوي مما قد يعرضه للإفلاس<sup>(٢)</sup>. فمن جهة قد يعجز الناقل الجوي عن دفع قيم هذه التعويضات المطلقة، ومن جهة أخرى فإنه حتى في حالة قدرته على ذلك فإن مركزه المالي سوف يتأثر تأثراً كبيراً من جراء ذلك ناهيك عن افتقاده الطائرة الذي يمثل في حد ذاته خسارة عظيمة لمشروعه التجاري<sup>(٣)</sup>.

في هذه الحالة قد يلجأ الناقل الجوي إلى التأمين ضد هذه المخاطر سواء من خلال التأمين على الطائرة أو بالتأمين من مسؤوليته، وذلك من أجل أن يتجاوز مخاطر الملاحة الجوية. وفي هذه الحالة تتحمل شركات التأمين تتحمل مبالغ التعويضات المترتبة على الأضرار التي لحقت بالمسافرين والشاحنين<sup>(٤)</sup>.

وغالباً ما توافق شركات التأمين على قبول مثل هذه المخاطر سيما في حالة تحديد المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل الجوي. أما إذا كانت قيم التعويضات مطلقة فإنه غالباً ما ترفض شركات التأمين ذلك؛ إذ أن المؤمن الجوي لن يقبل بهذا الطرح. فمن جهة يصعب على المؤمن تقدير احتمالات الخطر وتقدير مبلغ التأمين المنفق عليه،

(١) د. هانى دويدار، المرجع السابق، بند ٤٣٢، ص ٣١٧.  
(٢) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٢٣، ص ٢٥٦.  
(٣) د. هانى دويدار، المرجع السابق، بند ٤٣٢، ص ٣١٧.  
(٤) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، بند ٣٤٩، ص ٣٥٧.

ومن جهة أخرى فإن اطلاق مسؤولية الناقل الجوى قد يؤدي إلى ارتفاع تكلفة التأمين مما يجعل التأمين ذاته عبء ثقيلاً علي الناقل الجوى<sup>(١)</sup>.

١٣- وما تقدم إنما يدل دلالة واضحة على أهمية موضوع البحث، والمتمثل في جبر الأضرار الحاصلة للمسافرين والشاحنين من جراء خطأ الناقل الجوى كموضوع مهم من موضوعات النقل الجوى، خاصة فيما يتعلق بأحكام تعويض المضرورين من جهة، ودور التأمين في انجاز هذه التعويضات في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ من جهة أخرى، وذلك لما يمثله من أهمية بالغة في الواقع العملي، وما قد يثيره من مشكلات قانونية أمام القضاء الدولي أو الوطني على حد سواء.

١٤- وسوف نقسم موضوع هذا البحث إلى مبحثين:

المبحث الأول: أحكام تعويض المسافرين والشاحنين عن الأضرار الحاصلة لهم.

المبحث الأول: دور التأمين في انجاز تعويضات المسافرين والشاحنين.

(١) د. هانى دويدار، المرجع السابق، بند ٤٣٢، ص ٣١٧.

## المبحث الأول

### أحكام تعويض المسافرين والشاحنين عن الأضرار الحاصلة لهم

١٥- جعلت اتفاقية وارسو مسئولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ التعاقدى المفترض تماماً كما فعل قانون التجارة المصرى بنصه على المسئولية المفترضة عند عدم تحقق النتيجة المرجوة من النقل، ليتحقق بذلك الهدف المطلوب بحماية مصالح متلقى خدمة النقل سواء كانوا مسافرين أو شاحنين بإعفائهم من إثبات خطأ الناقل، وإعفاء المضرور ذاته من عبء إثبات وجه إنحراف الناقل أو تابعيه فى السلوك من جهة<sup>(١)</sup>، ولضمان حصولهم على التعويضات المناسبة عن الضرر التى تلحق بهم من جهة أخرى<sup>(٢)</sup>.

وفى المقابل أقرت الاتفاقية مبدأ المسئولية المحدودة للناقل الجوى عن طريق وضع حدوداً قصوى للتعويضات التى يلتزم بدفعها، وذلك من أجل تشجيع الاستثمارات فى مجال الملاحة الجوية. ومع ذلك نصت الاتفاقية على بعض الحالات التى تصبح فيها مسئولية الناقل الجوى غير محدودة. وفى هذه الحالة يكون الناقل الجوى محروماً من ميزة تحديد المسئولية.

(١) إذ أن مسئولية الناقل الجوى لا ترتفع إلا إذا أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادى أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو قام به أو لديه سبب آخر من أسباب الإعفاء طبقاً للقواعد العامة. (الطعن رقم ١٠٥٠ لسنة ٦٩ قضائية، جلسة ٢٠٠٠/٣/٧، س ٥١، ع ١، ص ٤١١، ق ٧٤؛ الطعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ قضائية، جلسة ١٩٨٥/٣/٢٠، س ٣٦، ع ١، ص ٤٢٧، ق ٩٢).

(٢) Emmanuel du Pontavice: L'application en france de la convention de varsovie, R.G.A.E, N°3/4, 1974, P. 239.



١٦- ونعرض للأحكام الخاصة بالتعويض فى مطلب أول، ثم للأحكام الخاصة بدعوى المسؤولية فى مطلب ثان.

### المطلب الأول

#### الأحكام الخاصة بالتعويض

١٧- يوجد مبدأ عام لتحديد المسؤولية الجوية الناشئة عن حوادث الطيران بالنسبة للناقل الجوى. وهناك بعض الحالات التى لا تسرى فيها الحدود القصوى للتعويض المقرر.

١٨- وعلى ذلك نعرض للمسؤولية المحدودة للناقل الجوى فى فرع أول، ثم لمسئوليته غير المحدودة فى فرع ثان.

### الفرع الأول

#### المسؤولية المحدودة للناقل الجوى

١٩- تعين اتفاقية وارسو وكذلك قانون التجارة المصرى حدوداً قصوى للتعويضات التى يلتزم الناقل الجوى بدفعها فى حالة تحقق المسؤولية الجوية<sup>(١)</sup>. وبالتالي تشير المسؤولية المحدودة للناقل الجوى إلى التزامه بدفع مبلغ محدد لمن أصابه ضرر نتيجة إخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل الجوى<sup>(٢)</sup>. وبعبارة أخرى لا يلتزم الناقل الجوى

(١) د. محمود أحمد الكندرى، النظام القانونى للنقل الجوى الدولى وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، تحديث اتفاقية وارسو، مجلس النشر العلمى، جامعة الكويت، ٢٠٠٠، ص ١٥٩-١٦٠.

(٢) Cour de Cassation ( 1<sup>ere</sup> ch. Civ., 3 juin 1970, Mache c/ Air France, note. Gerard Cas, R.G.A.E, P. 300 et s.

د. سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ١٨١، ص ٢٠٤.

فى مواجهة الضرور إلا بمبالغ محددة لا يتجاوزها بأى حال من الأحوال شريطة أن يكون حسن النية<sup>(١)</sup>.

ولا يعد التعويض المحدد فى هذه الحالة من قبيل التقدير الجزافى الذى يستحق تلقائياً للضرور دون أى إعتبار للضرر الحقيقى الواقع على هذا الأخير، وإنما هو من قبيل الحد الأقصى الذى يلتزم الناقل الجوى بدفعه من تعويضات<sup>(٢)</sup>. وبعبارة أخرى لا يحصل الضرور إلا على المبلغ الذى يعادل الضرر الفعلى ولو كانت قيمته أقل من التعويض المحدد بالاتفاقية أو أنه يحصل على الحد الأقصى المنصوص عليه إذا كان الضرر مساوياً له أو أكبر منه<sup>(٣)</sup>.

٢٠- ويمكن تبرير مبدأ تحديد التعويض من زاويتين: الأولى تجنب الآثار السلبية لأطراف النقل الجوى فيما لو تقرر مسئولية الناقل الجوى عن تعويض كل الأضرار المترتبة على وقوع الحادث الجوى، إذ أن الأمر لا يقتصر فقط على الناقل الجوى وإنما يتعداه إلى إفلاس مؤسسات النقل الجوى<sup>(٤)</sup>. وهو ما يؤدى بدوره إلى شل حركة الملاحة الجوية سواء على المستوى الوطنى أو الدولى. والثانية أن التعويضات المحددة سوف تؤدى إلى كفالة استمرار وازدهار الاستغلال الجوى من خلال إمكانية التأمين من المخاطر الجوية عبر الحساب المسبق لتلك

(١) Jacques Sesseli, Op.cit., P.11, Christophe Paulin, Op.cit., N°408, P.212.

(٢) Maurice Picard: Le droit Aerien, Imp., Universite Fouad, Le (٢) caire, 1949, P. 152.

(٣) فى ذات المعنى: د. وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص ١٨٠.  
(٤) د. محمود مختار بريرى، المرجع السابق، بند ٢٠٠، ص ١٤٨؛ د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوى، بند ١٦٠، ص ١٦٣؛ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الموجز فى القانون الجوى، النقل الجوى الوطنى والدولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧، بند ٢١١، ١٢٨.

المخاطر الجوية للمشروع الاقتصادي فى ضوء معرفة قيمة البضائع التى يقوم بنقلها، ومعرفة جملة المبالغ التى سيتم دفعها كتعويضات للمضرورين من متلقى خدمة النقل<sup>(١)</sup>.

٢١- وعلى هذا الأساس يتعين التفرقة بين نقل الأشخاص من جهة، ونقل البضائع والأمتعة المسجلة من جهة أخرى.

### أولاً- الحد الأقصى للتعويض فى نقل الأشخاص:

٢٢- تنص المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ على أنه " فى نقل الأشخاص، تحدد مسئولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك. فإذا أجاز القانون للمحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض فى صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس المال المرتب على الحد المذكور. ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع للمسئولية حداً أكبر"<sup>(٢)</sup>.

إذن يمثل مبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك<sup>(٣)</sup>، الحد الأقصى للتعويض بنقل الأشخاص، أى نقل المسافرين جواً، والذى يلتزم الناقل

---

(١) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٢٣، ص ٢٥٦-٢٥٧.  
(٢) ولقد تضمن تعديل بروتوكول لاهاي للنص الأصيل لاتفاقية وارسو تحديثين: الأول- مالى عن طريق مضاعفة الحد الأقصى للتعويض ليصل لمبلغ ٢٥٠.٠٠٠ فرنك بدلاً من ١٢٥.٠٠٠ فرنك. (والذى وصل بحسب تعديل بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ لمبلغ مليون وخمسمائة ألف فرنك فى حالة الأضرار البدنية، ومبلغ اثنتين وستين ألفاً وخمسمائة فرنك فى حالة التأخير لكل راكب). والثانى- تحديث فى الصياغة عن طريق استبدال عبارة " المتعلقة بكل راكب" بعبارة " قبل كل راكب"، وذلك لازالة كل لبس فى النص الأصيل لاتفاقية وارسو.

(٣) Jean-Pierre Tosi: Responsabilité aérienne, Litec, Paris, (٢) 1978, N° 223, P. 102 et s, Michel Alter, Op.cit., P.114.

د. سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ١٨١، ص ٢٠٥؛ د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوى، بند ١٦١، ص ١٦٤؛ د. فايز نعيم رضوان، محاضرات

الجوى الوفاء به<sup>(١)</sup>، سواء كان الضرر الذى يلحق بالمسافر ناجماً عن وفاته أو إصابته بجروح أو أى أذى بدنى آخر<sup>(٢)</sup>، كما يشمل التعويض عن الضرر الذى يترتب على التأخير فى وصول الراكب<sup>(٣)</sup>.

٢٣- وبالبناء على ذلك يكون الحد الأقصى للتعويض مبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك يتحدد لكل مسافر على حده. أما إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الواحدة التزام الناقل الجوى بدفع التعويض للمضروب فى حدود هذا المبلغ عن كل مسافر<sup>(٤)</sup>.

ويلاحظ أن الفقرة الأولى من المادة ٢٩٢ من قانون التجارة تنص على أن تعويض المسافر من قبل الناقل الجوى لا يجوز أن يجاوز مائة وخمسين ألف جنية ما لم يتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ.

أما الأضرار التى تصيب الأمتعة الخفيفة التى يصطحبها المسافر معه على متن الطائرة فتكون مسئولية الناقل الجوى عنها محدود بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل مسافر فى اتفاقية وارسو<sup>(٥)</sup>، ومبلغ

---

فى قانون الطيران التجارى، ١٩٨٥، ص ١٨٨؛ د. فرج سيد سليمان، قانون الطيران المدنى، بند ١٤٧، ص ٢٢٥.

(١) الطعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ قضائية، جلسة ١٩٨٢/٣/٢٠، ص ١٦، ع ١، ص ٤٢٧، ق ٩٢.

Cour d'appel de Paris ( 1<sup>re</sup>ch) 26 mai 1973, R.G.A.E, N°2, 1974, P. 130.

Michel de Juglart: Traité de droit aérien, Tome 2, L.G.D.J, ( ٢ ) 2<sup>e</sup> Édition, 1992, N° 3270, P. 395 et s.

(٣) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران التجارى، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٤، ص ٢٢٤.

(٤) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، بند ٣٢١، ص ٣٣٤.

(٥) المادة (٤/٢٢) من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهى.

خمسائه جنية فى قانون التجارة المصرى<sup>(١)</sup>. ومبلغ ثلاثة آلاف درهماً فى القانون الإماراتى<sup>(٢)</sup>.

٢٤- ويمكن لقاضى الموضوع أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب إذا كانت أحكام قانونه تسمح بذلك. ولكن يشترط فى هذه الحالة ألا يزيد رأس المال المرتب عن الحد الأقصى للتعويض. وقد حرصت اتفاقية وارسو على تأكيد ذلك منعاً لاتخاذ صورة المرتب سبيلاً للتحايل على أحكام المسئولية المحدودة<sup>(٣)</sup>.

وإذا حكم بالحد الأقصى للتعويض فإنه لا يشمل مصاريف دعوى المسئولية أو أتعاب المحاماه أو أى رسوم أو مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى. ويكون للمحكمة المعروض عليها النزاع الحكم بتلك المصاريف والمبالغ وفقاً لأحكام قانونها الداخلى. ويضاف ما تحكم به المحكمة فى هذا الشأن إلى الحد الأقصى للتعويض المحكوم به<sup>(٤)</sup>.

٢٥- وأخيراً تجيز الاتفاقية من خلال الأخذ - بمفهوم المخالفة - للمادة ٢٣ للطرفين الناقل الجوى والمسافر الاتفاق على تشديد المسئولية بحيث أن يلتزم الأول بتحديد حد أقصى للتعويض يفوق ذلك الذى حددته الاتفاقية أو القانون<sup>(٥)</sup>. ومع ذلك نادراً ما يعتمد الطرفين إلى إبرام مثل هذا الاتفاق، إذ أن المسافرين غالباً ما يبرمون

(١) المادة (٣/٢٩٢) من القانون.

(٢) المادة (٤/٣٥٩) من القانون.

(٣) انظر فى ذلك: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٢٥.

(٤) المادة (٣/٢٢) من الاتفاقية.

(٥) الطعن رقم ١٥٠٩ لسنة ٥١، جلسة ١٩٨٣/١/٣١، س ٣٤، ع ١، ص ٣٥١، ق ٧٩.

عقود تأمين لضمان تغطية كاملة للأضرار التي تلحق بهم والتي تجاوز الحد الأقصى المسموح به<sup>(١)</sup>.

وتطبيقاً لما تقدم تكون اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ قد كرسّت مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الأضرار التي تلحق بالمضروبين من جراء الأخطاء التي يرتكبها أثناء تنفيذه لعقد النقل الجوي. وهو ما يؤدي من إلى توحيد أسس وقيم التعويضات دون أي تفاوت بين نظام قانوني وآخر تبعاً لاختلاف جنسية المضرور. ثانياً- الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع:

٢٦- تنص المادة ٢٢ فقرة ثانية (أ) من اتفاقية وارسو على أنه " وفي نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنك عن كل كيلو جرام، ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسليم عند التسليم الطرد إلى الناقل وفي مقابل أن يدفع رسماً إضافياً إذا اقتضى الأمر، وعندئذ يكون الناقل ملتزماً بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور، ما لم يقدّم الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم"<sup>(٢)</sup>.

٢٧- إذن تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنك عن كل كيلو جرام في اتفاقية وارسو<sup>(٣)</sup>، بينما يتحدد الحد الأقصى للتعويض في قانون التجارة المصري بمبلغ خمسين

(١) انظر تفصيلاً: د. هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٢٥-٢٢٦.

(٢) المادة (٢/٢٢) من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي.

(٣) Jean-Pierre Tosi, Op.cit.,

N° 251, P. 114.

د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، بند ١٨١، ص ٢٠٥؛ د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، بند ١٦١، ص ١٦٤؛ د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ١٨٧؛ د. فرج سيد سليمان، المرجع السابق، بند ١٤٧، ص ٢٢٦.

جنيهاً عن كل كيلو جرام<sup>(١)</sup>. وفي القانون الاماراتى مائة وخمسين درهماً<sup>(٢)</sup>، أى ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة بحسب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التى أصبحت تشريعاً داخلياً بتصديق دولة الامارات عليها بموجب المرسوم الاتحادى رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٠ المنشورة فى الجريدة الرسمية فى ٣١/١/٢٠٠٠<sup>(٣)</sup>.

٢٨- بدءاً يلاحظ على هذا النص من ناحية أن المشرع الدولى قد جمع فى حكم واحد بين الأمتعة التى يعهد المسافرين بحراستها إلى الناقل الجوى وبين البضائع التى يكلف المرسل الناقل الجوى بنقلها، وذلك بمناسبة تعيين الحد الأقصى للتعويض الذى يحكم به على الناقل الجوى. ومن ناحية أخرى أن تعيين الحد الأقصى للتعويض إنما يعتمد أساساً على ضابط الوزن لا عدد الطرود أو وحدات الأشياء المنقولة، وذلك امتثالاً للأحكام الخاصة بحمولة الطائرة<sup>(٤)</sup>.

ويتضح مما تقدم أن الحد الأقصى للتعويض يتحدد بمبلغ مائتين وخمسين فرنك عن كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع<sup>(٥)</sup>، فى كل حالة تثور فيه مسئولية الناقل الجوى إما بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حالة التأخير فى إنجاز النقل الجوى، وذلك

(١) المادة (٢/٢٩٢) من القانون.

(٢) المادة (٢/٣٥٩) من القانون.

(٣) الطعن رقم ٩٥ لسنة ٢٠٠٣ حقوق، جلسة ٢٠٠٣/٥/١٧، القاعدة ٩٩، مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة فى المواد المدنية والتجارية والعمالية والأحوال الشخصية عام ٢٠٠٣، الجزء الأول حقوق، العدد ١٤، دائرة العدل، دبی، محكمة التمييز، المكتب الفنى. ص ٥٩٣.

(٤) د. هانى دويدار، قانون الطيران ...، المرجع السابق، بند ٤٥٥، ص ٣٣٤.

(٥) Michel de Juglart, Op.cit., N°

فى اتفاقية وارسو<sup>(١)</sup>. بينما يتحدد الحد الأقصى للتعويض عن ذات الأضرار بمبلغ خمسين جنيهاً عن كل كيلو جرام، وذلك فى القانون المصرى، ومبلغ مائة وخمسين درهماً فى القانون الاماراتى.

٢٩- وتجدر الإشارة إلى أنه لى يتمسك الناقل الجوى بتحديد مسؤوليته عن البضائع المشحونة طبقاً لأحكام المادة ٣٥٩ فقرة ٢ من قانون المعاملات التجارية الاتحادى يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوى ما يفيد أن النقل يقع وفقاً لأحكام هذه المسؤولية، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٣٦٢ من ذات القانون وإلا فإن تقدير قيمة التعويض يكون على أساس القيمة الفعلية لها<sup>(٢)</sup>.

ولم تعدل أحكام بروتوكول لاهى هذا الحد الأقصى تماماً مثل اتفاقية جواتيمالا لعام ١٩٧١ بالنسبة إلى نقل البضائع. أما فيما يتعلق بالأمثلة فقد رفعت هذه الأخيرة الحد الأقصى إلى مبلغ خمسة عشر ألف فرنك وذلك فى حالة الهلاك والتلف والضياع والتأخير.

٣٠- ولقد استحدث بروتوكول لاهى حكماً لم يكن وارداً باتفاقية وارسو تتضمنه المادة ٢٢ فقرة ثانية (ب).

٣١- فمن ناحية أولى إذا لحق الضرر جزء من البضاعة أو الأمثلة المسجلة دون أن يؤثر ذلك فى قيمة الطرود الأخرى. فى هذه الحالة يتحدد قيمة التعويض فى ضوء الطرد أو الطرود وحدها التى لحقها الضرر فقط دون بقية الطرود، وذلك بصرف النظر عما إذا

(١) الطعن رقم ١٢٢٧ لسنة ٤٩ ق، جلسة ١٩٨٤/٢/٢٧، س ٣٥، ع ١، ص ٥٧٤، ق ١٠٨.

(٢) الطعن رقم ١٦٦ لسنة ١٩٩٩ " حقوق "، جلسة ١٩٩٩/٦/١٩، القاعدة ٨٠، مجموعة الأحكام الصادرة فى المواد المدنية والتجارية والأحوال الشخصية والجزائية عام ١٩٩٩، حكومة دى، محكمة التمييز، المكتب الفنى، العدد العاشر، ديسمبر ٢٠٠٠، ص ٥٣٨.



كان قد صدر عن كافة الطرود أو الأمتعة المسجلة خطاب نقل واحد أو إيصال أمتعة واحد أو أكثر.

٣٢- ومن ناحية أخرى إذا أثر الضرر الجزئي في قيمة الطرود الأخرى، وفي هذه الحالة يؤخذ مجموع وزن الطرود كلها في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض من أجل أن يغطي ما لحق البضاعة أو الأمتعة من ضرر جزئي وما انتقصت قيمته بالتبعية. وكل ذلك شريطة أن تكون كافة الطرود مشمولة بإيصال أمتعة واحدة أو بخطاب نقل جوى واحد. أما إذا كان العكس فلا يؤخذ في الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحق بها الضرر<sup>(١)</sup>.

وقد قضت محكمة النقض المصرية بأن " مفاد النص في الفقرة ب من البند ٢ من المادة ٢٢ من اتفاقية فارسوفيا المعدلة في لاهاي سنة ١٩٥٥ أن المناطق في تقدير التعويض الناشئ عن مسئولية الناقل الجوي حال تلف أو ضياع أو تأخير جزء من الأمتعة أو البضائع هو الوزن الكلي للطرد أو الطرود المشحون بها تلك الأمتعة أو البضائع دون وزنها الصافي أو وزن الجزء التالف منها، فإذا كان لهذا التلف أو الضياع أو التأخير تأثير على طرود أخرى في ذات استمارة أو خطاب النقل التزم الناقل بالتعويض عن مجموع وزن هذه الطرود. فإذا كان الثابت في الأوراق بلا خلاف بين الخصوم أن البضاعة المشحونة عبارة عن موبيليا وأثاث للمشاركة في معرض رأس السنة بجمهورية...، فإن تلف بعضها له تأثير على بعضها الآخر، بما تكون العبرة فيه بالوزن الكلي لمجموع الطرود، وإذ كان الوزن الكلي للطرود المشحون بها البضاعة التالفة مقداره ١٤٦١ كيلو جرام،

(١) انظر في ذلك: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٢٨.

فإن الحكم المطعون فيه إذ التزم هذا الوزن في بيان مقدار الوزن المتخذ كأساس لاحتساب مبلغ التعويض فقد التزم صحيح القانون في هذا الخصوص" <sup>(١)</sup>.

٣٣- وعندما قضت اتفاقية وارسو بالحد الأقصى للتعويض بمبلغ مائتان وخمسون فرنكاً عن كل كيلو جرام ربطت ذلك بعبارة مالم يذكر المرسل مصلحته في التسلم عند تسليم الطرد إلى الناقل <sup>(٢)</sup>، أي أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول نظراً لقيمتها، وذلك في مقابل أن يدفع رسماً إضافياً <sup>(٣)</sup>، وهو ذات ما قضى به قانون التجارة المصري <sup>(٤)</sup>.

٣٤- ويشترط لأعمال الحكم المتقدم شرطان:

الأول- أن يتم إعلان القيمة عند تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل الجوي <sup>(٥)</sup>، والا خضع التعويض لحكم المادة ٢٢/٢/أ. وتكون العبارة بالقيمة المعلنة وليس القيمة الحقيقية للبضاعة. ومع ذلك فقد أجازت الاتفاقية للناقل الجوي أن يقيم الدليل على أن القيمة المعلنة

(١) الطعن رقم ١٣٦٧٠ لسنة ٨٠ جلسة ٢٧/٣/٢٠١٢؛ طعن رقم ١٥٧ لسنة ٧١، جلسة ٢٥/٦/٢٠٠٢، س ٥٣، ع ٢، ص ٨٤٥، ق ١٦٥.  
(٢) Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 257, P. 117.

(٣) الطعن رقم ٨٠٠ لسنة ٢٢ ق، ٩٥ لسنة ٢٣ القضائية، جلسة ١١/٦/٢٠٠٣، القاعدة ٢٠٣، مجموعة الأحكام الصادرة عن المحكمة الاتحادية العليا من دوائر المواد المدنية والتجارية = والأحوال الشخصية والشرعية، السنة ٢٥، العدد ٣، الطبعة الأولى، ١٤٢٦ هـ - ٢٠٠٥ م، مطبوعات جامعة الامارات العربية المتحدة، ص ١٥٤٧.

(٤) المادة (٢/٢٩٢) من القانون.  
(٥) Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 173.

تجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسلم، فإذا ما فسرنا المصلحة في التسلم على إنها قيمة البضاعة يصير للناقل الجوى حق إثبات القيمة الحقيقية للبضاعة حتى يلتزم بالتعويض في حدودها<sup>(١)</sup>. ولكن يجب أن يكون الإعلان بقصد تقرير مسئولية الناقل الجوى بما يجاوز الحد الأقصى المقررة بالاتفاقية. أما إذا كان الإعلان لأغراض التأمين عليها أو التخليص الجمركى عليها فلا يعد ذلك من قبيل إعلان المصلحة في التسليم أو التصريح بالقيمة الحقيقية للبضائع المنقولة<sup>(٢)</sup>. ولا يشترط أن يكون الاعلان مدوناً في إيصال الأمتعة أو خطاب النقل الجوى<sup>(٣)</sup>. ذلك أن بروتوكول لاهاي لم يشترط ذلك بالإضافة إلى عدم تمتع وثائق النقل الجوى بحجية مطلقة في الإثبات<sup>(٤)</sup>، فيجوز إقامة الدليل بشتى الطرق على تحقق الإعلان وقت التسليم. وبالتالي يجوز حصول التنبيه بأى وسيلة تنبئ بما لا يدع مجالاً للشك أن المقصود منها هو تنبيه الناقل إلى أهمية محتويات الرسالة<sup>(٥)</sup>.

(١) انظر فى ذلك: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٢٩.

(٢) الطعن رقم ٣٦٢ لسنة ١٩٩٧ " حقوق "، جلسة ١٩٩٨/٣/٢٨، القاعدة ٤٥، ص ٢٦٢، مجلة القضاء والتشريع، حكومة دبر، محكمة التمييز، المكتب الفنى، العدد التاسع، يناير ٢٠٠٠.

(٣) انظر عكس ذلك: د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٤٩، ص ٣١٣.

(٤) انظر محكمة بيروت المدنية، حكم بتاريخ ١٠/٣/١٩٥٣، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٦٠، ص ٦٢. مشار إليه لدى: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٢٩، هامش (٥).

(٥) الطعن رقم ١٥٧ لسنة ٧١ جلسة ٢٥/٦/٢٠٠٢، ص ٥٣، ع ٢، ص ٨٤٥، ق ١٦٥.

**الثانى-** أن يدفع المرسل الرسم الإضافى المقرر<sup>(١)</sup>، فلا يكفى مجرد الإعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة لى يتقرر التزام الناقل الجوى بالتعويض فى حدود هذه القيمة، وإنما يتعين على المرسل الوفاء بالرسم الإضافى الذى قد يقرره الناقل مقابل تحمله بالتعويض على هذا النحو<sup>(٢)</sup>. فإذا كان هذا الرسم مقررأ ولم يتم المرسل بالوفاء به فلا مجال لإلزام الناقل الجوى بالوفاء بتعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر فى الاتفاقية<sup>(٣)</sup>.

وتطبيقاً لذلك قضت محكمة النقض المصرية فى عام ١٩٨٤ بصحة الحكم الذى شيد قضاءه بتقدير التعويض على أساس القيمة الفعلية لمحتويات الرسالة إستناداً إلى أن وثيقة الشحن قد تضمنت بياناً خاصاً بالأحرف الكبيرة بأن البضاعة المشحونة " منظمات ماسية " قيمتها ٣٩٤٠ فرنكاً سويسرياً، وأن رسوم الشحن قد حددت على أساس هذه القيمة ورتب على ذلك - بما قدره من دلالة هذا البيان فى الإفصاح للناقل عن أهمية محتويات الرسالة - تقدير التعويض وفقاً للقيمة المحددة به والتي لم تثبت الطاعنة تجاوزها لقيمة الرسالة الفعلية<sup>(٤)</sup>.

(١) الطعن رقم ٣٧٢ لسنة ٢٠٠٢ حقوق، جلسة ٢٠٠٣/١/٥، القاعدة ٨، مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة فى المواد المدنية والتجارية والعمالية والأحوال الشخصية عام ٢٠٠٣، الجزء الأول حقوق، العدد ١٤، دائرة العدل، دى، محكمة التمييز، المكتب الفنى، ص ٥٩.

(٢) Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 262, P. 118.

(٣) والرسم المقرر هنا يختلف عن الأجرة الإضافية التى قد يتطلبها الناقل الجوى عند نقل الأشياء الثمينة. انظر فى ذلك: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٣٠.

(٤) الطعن رقم ١٢٢٧ لسنة ٤٩ ق، جلسة ١٩٨٤/٢/٢٧، س ٣٥، ع ١، ص ٥٧٤، ق ١٠٨.

كذلك قضت بأنه " إذ كان الثابت من تقرير الخبير ومن تقرير فقد الامتعة المقدم في الدعوى أن الطاعن سدد قيمة التأمين الاضافى على محتويات حقيبتين بموجب التذكريتين رقمى ١٠٧٤٧٢٧، ١٠٧٤٧٢٩ على أساس أن قيمة محتوياتهما ١٧٠٣٠ ريالاً سعودياً، وكان البين من مدونات الحكم المطعون لم يقدم وثيقة التأمين أو ما يدل على سداد رسومها فانه يكون قد خالف الثابت بالأوراق مما حجبه عن تناول شروط استحقاق القيمة الفعلية للامتعة المفقودة وفقاً لاتفاقية فارسوفيا "(١).

٣٥- ويتعين الإشارة إلى أن المقصود بالفرنك فى الفقرة الخامسة من المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو المعدلة هو الفرنك بوانكاريه Poincaré، والذي يتمثل فى فى وحدة نقدية مساوية لخمسة وستين ميللجرام ذهب ونصف ميللجرام عيار تسعمائه فى الألف، وتكون هذه المبالغ دائرة فى كل عملة وطنية. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية فى حالة رفع دعوى قضائية، وفقاً لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم<sup>(٢)</sup>.

٣٦- وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام ١٩٧٥ قد استبدلت حقوق السحب الخاصة Droits de Tirage Spéciaux بالفرنك بوانكاريه الذى كان الأساس المتخذ لحساب قيمة التعويض. إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ بالإضافة إلى أن حساب التعويض بهذه الوحدات مقصور على الدول الأعضاء فى صندوق

(١) الطعن رقم ٢٩٩٤ لسنة ٦٠ ، جلسة ١٤/١١/١٩٩٦ ، س ٤٧، ع ٢، ص ١٢٩٠، ق ٢٣٤.

(٢) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٣٠-٢٣٦.

النقد الدولي<sup>(١)</sup>. ولذلك يظل لتحديد سعر الصرف الذى يعول عليه عند تحويل الفرنكات بوانكاريه إلى وحدات دفع وطنية أهمية قصوى<sup>(٢)</sup>.

٣٧- ويتفق المشرع الإماراتى مع هذا الاتجاه من جواز الاتفاق بين المسافر والناقل الجوى على زيادة التعويض عن الحدود القصوى وفقاً للفقرة الأولى من المادة ٣٥٩ طالما وفى بالتزاماته المنصوص عليها بالفقرة الثانية من المادة ٣٥٩ من القانون.

٣٨- وقد ألزمت الاتفاقية الناقل فى حالة حوادث الطائرات التى ينجم عنها وفاة مسافرين أو اصابتهم، بأن يدفع دون إبطاء إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطنى، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعى أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً

(١) فيكون الحد الأقصى للتعويض كالتالى:

١ - فى حالة تطبيق أحكام اتفاقية وارسو الأصلية بالنسبة لنقل الركاب والأمتعة والبضاعة والحقائب غير المسجلة على النحو الآتى: ٨٣٠٠، ١٧، ٣٣٢ وحدة حقوق سحب خاصة ( المادة ٢ من بروتوكول مونتريال الاضافى الأول).

٢ - فى حالة تطبيق أحكام اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي فيكون الحد الأقصى للتعويض: ١٩٩٠٠، ١٧، ٣٣٢ وحدة حقوق سحب خاصة ( المادة ٢ من بروتوكول مونتريال الاضافى الثانى).

٣ - فى حالة تطبيق أحكام اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول جواتيمالا فيكون الحد الأقصى للتعويض كالتالى : ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة بالنسبة للحوادث التى تصيب المسافرين، ٤١٥٠ بالنسبة للمسئولية عن الأضرار الناشئة عن التأخير فى نقل المسافرين، ١٠٠٠ بالنسبة للمسئولية عن تلف الأمتعة أو ضياعها أو هلاكها أو تأخيرها، ١٧ فى حالة نقل البضائع ( المادة ٢ من بروتوكول مونتريال الاضافى الثالث). راجع فى ذلك: د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٢٨، ص ٢٦٣.

(٢) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٣٢.

بالمسئولية، ويجوز حسمها من أى مبالغ يدفعها الناقل كتعويض فى وقت لاحق<sup>(١)</sup>.

إذن رغبة فى رفع المعاناة بصفة مؤقتة عن المضرورين ولتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، لم تنتظر الاتفاقية صدور حكم يفصل فى دعوى المسئولية، وقد يستغرق فترة طويلة من الزمن لتحقيق هذه الرغبة بل بادرت فور وقوع الحادث إلى الزامه بهذه المبالغ<sup>(٢)</sup>.

٣٩- وتجدر الإشارة إلى أن الوفاء المعجل مرصود فقط للحوادث التى ينتج عنها وفاة المسافرين أو إصابتهم، فلا يمتد لينبسط على حوادث أخرى مثل تلف البضائع أو الأمتعة أو ضياعها أو هلاكها، ولا على الضرر الناشئ عن التأخير<sup>(٣)</sup>. كما أنه وقف على الأشخاص الطبيعيين فقط دون الأشخاص المعنوية. لأن الغرض منه لا يتحقق إلا بالنسبة للشخص الطبيعى، وهو رفع المعاناة عن المضرور بتلبية احتياجاته الاقتصادية العاجلة.

ولكن تقرير هذا الوفاء المعجل منوط بوجود نص فى القانون الوطنى للناقل يلزمه بدفع هذه المبالغ مسبقة. أضف إلى ذلك أن قيام الناقل بدفع هذه المبالغ لا يعنى اعترافاً منه بمسئوليته عما أصاب المسافرين من أضرار، ولا يجرمه من التمسك بطرق دفع مسئوليته التى حددتها له الاتفاقية. وإذا ما فصلت المحكمة فى دعوى المسئولية وقضت للمضرور بما طلبه من تعويض، يجوز لها أن تحسم المبالغ

(١) المادة (٢٨) من الاتفاقية.

(٢) د. محمد فريد العربى، المرجع السابق، بند ١٧١، ص ٣٤٤.

(٣) د. محمود أحمد الكندرى، المرجع السابق، ص ١٦٤.

المعجلة التي تم دفعها من قيمة التعويض المقضى به<sup>(١)</sup>. وقد ذهبت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فى ذات الاتجاه فى المادة ٢٨.

## الفرع الثانى

### المسئولية غير المحدودة للناقل الجوى

٤٠- أرسى اتفاقية وارسو مبدأ المسئولية المحدودة للناقل الجوى، وذلك من أجل تشجيعه على خوض غمار المنافسة والاستثمار فى مجال الملاحة الجوية، وذلك من أجل التخفيف من حدة ما يتعرض له هذا النشاط من مخاطر جسيمة. ويترتب على ذلك حصول متلقى خدمة النقل على تعويضات محددة عما يلحق به من أضرار بما قد يؤثر على الحماية القانونية الممنوحة له لا سيما إذا ما تجاوز الضرر الحدود القصوى المنصوص عليها فى الاتفاقية.

من أجل ذلك يتعين أن يقوم الناقل الجوى بواجب إعلام متلقى خدمة بأن النقل يتم وفقاً لأحكام المسئولية المحدودة، وذلك حتى يكون هذا الأخير على بينة من أمره فيلجأ إلى التأمين الجوى كتدبير تكميلي لجبر كامل الضرر<sup>(٢)</sup>.

٤١- وتطبيقاً لما تقدم توجد عدة حالات للمسئولية غير المحدودة للناقل الجوى التي وردت فى كل من اتفاقية وارسو، وقانون التجارة المصرى<sup>(٣)</sup>. ذلك أن ميزة تحديد المسئولية لا يتمتع بها سوى الناقل الجوى حسن النية، فإذا ثبت العكس - بأن كان سىء النية فى

(١) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٧١، ص ٣٤٤-٣٤٥.  
(٢) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٤٥٩، ص ٣٣٨.  
(٣) المادة ٢٨٦ من القانون.



إدارته للمشروع الجوى- كانت مسؤوليته عن الأضرار كاملة<sup>(١)</sup>. وبالتالي لم يعد فى نظر القانون جديراً بالتمتع بمزايا تحديد المسؤولية، ومن ثمة لا يجوز له التمسك بأحكام تحديد المسؤولية، أو بأحكام دفع المسؤولية المنصوص عليها فى الاتفاقية الأصلية قبل تعديلها ببروتوكول لاهاي.

٤٢- ويجدر بنا تبيان حالات هذه المسؤولية سواء كانت متعلقة بتخلف وثائق النقل الجوى وبياناتها الالزامية، أو بغش الناقل الجوى والخطأ المساوى للغش<sup>(٢)</sup>.

### أولاً- تخلف وثائق النقل الجوى وبياناتها الالزامية:

٤٣- شددت اتفاقية وارسو من مسؤولية الناقل الجوى فى حالة ثبوت سوء نيته<sup>(٣)</sup>؛ وذلك إذا أهمل فى تزويد متلقى خدمة النقل بوثائق السفر، أو إذا قام بإصدارها لكنه تقاعس عن إدراج كل أو بعض البيانات الالزامية المتطلبة فيها<sup>(٤)</sup>.

Jacques Sesseli, Op.cit., P.11.

(١)

د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، بند ٣٢٩، ص ٣٤٠.

Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N°. 269, P. 122, Michel Alter, Op.cit., P.115.

(٢)

(٣) د. محمود مختار بربرى، المرجع السابق، بند ٢٠١، ص ١٥٠؛ د. سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ١٨٩، ص ٢١١؛ د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوى، بند ١٦٥، ص ١٦٧؛ د. وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص ١٩٩؛ د. ذكرى عبد الرازق محمد، المرجع السابق، بند ٨٣، ص ٩٣؛ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، بند ٢١٨، ١٣١؛ د. فرج سيد سليمان، المرجع السابق، بند ١٤٨، ص ٢٣٧.

Michel de Juglart, Op.cit., N°

(٤)

3276, P. 402 et s.

(أ) - تذكرة السفر:

٤٤ - أهتمت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ بوثيقة النقل الجوي من خلال استلزام تضمين تذكرة السفر Passenger Ticket عدد من البيانات الالزامية التي تهدف إلى تبصير متلقى خدمة النقل سواء كانوا مسافرين أو شاحنين بماهية النظام القانوني الذي سيخضع له، ورتب على مخالفة ذلك جزاء قاسياً<sup>(١)</sup>. وتطبيقاً لذلك فقد نص عجز المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو الأصلية على أن "... إذا قبل الناقل مسافراً لم تسلم إليه تذكرة سفر، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها".

ويكون مؤدى ذلك أن الجزاء هنا يتمثل في حرمان الناقل من دفع مسؤوليته أو حتى التمسك بأحكام تحديدها طبقاً لأحكام الاتفاقية<sup>(٢)</sup>، وذلك في حالات محددة<sup>(٣)</sup>، هي عدم إصدار تذكرة النقل أو عدم تسليمها إلى المسافر، دون أن يمتد إلى حالة تخلف البيانات المنصوص عليها في المادة ١/٣<sup>(٤)</sup>.

وقد قضت المحكمة العليا الأمريكية بولاية نيويورك في عام ١٩٦٩ بأن الناقل الجوي لا يستطيع أن يحتج بأحكام اتفاقية وارسو

Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 138.

(١)

(٢) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٤٦، ص ٣٠٣.  
(٣) لمزيد من التفصيل انظر: د. حمدي محمد مصطفى حسن: الاستثناءات الواردة على مسئولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإماراتي، ص ٢٨٧ وما بعدها.  
(٤) انظر في ذلك: د. هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٣٨، والمراجع المشار إليها في هامشي (١)، (٢).

المحددة لمسئوليته إذا كانت شروط النقل مطبوعة على تذكرة السفر بحروف صغيرة يصعب على الراكب قراءتها<sup>(١)</sup>.

٤٥- وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في عام ٢٠٠٩ بأن عدم قيام الناقل الجوي بإصدار تذكرة سفر للمسافر يؤدي إلى حرمانه من التمسك بحدود المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو<sup>(٢)</sup>.

ويلاحظ أن عدم وجود تذكرة أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته بل يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية<sup>(٣)</sup>. لهذا لا يمكن إلغاء العقد إلا بعد قيام المسافر أو صاحب المصلحة بإعادتها إلى الناقل الجوي<sup>(٤)</sup>.

٤٦- وتجدر الإشارة إلى بروتوكول لاهاي قد اختصر بيانات وثائق النقل بوجه عام إلى ثلاثة منها بيان الاعلان بإمكانية خضوع النقل الجوي لاتفاقية وارسو وذلك إذا قام المسافر برحلة غايتها النهائية أو إحدى محطاتها في بلد آخر غير بلد القيام. وعدل نص المادة الثالثة فقرة ثانية وصار كالاتي: "... إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقرة

---

(١) New York supreme court, 26 fevrier 1969, R.G.A.E, N°1, 1972, P.91, note. Michel Pourcelet.

(٢) Mme Y et Fonds degarantie des victims des astes de terrorisme et d'autres infractions v. Consorts X et Allianz, decision of 25 June 2009, 252 (4) Revue française de droit aérien et spatial 2017, P.223.

(٣) الطعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ قضائية، جلسة ١٩٨٢/٣/٢٠، س ١٦، ع ١، ص ٤٢٧، ق ٩٢.

(٤) Cour d'appel de buenos aires ( 1<sup>re</sup>ch.) 16 fevrier 1973, R.G.A.E, N°3, 1973, P.340 et s.

الأولى (ج) من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢."

وبالتالى أضيف إلى حالة عدم تسليم تذكرة السفر حالة اغفالها الإعلان بإمكانية الخضوع لاتفاقية وارسو، لكن الجزاء صار مقصوراً على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وحدها دون الأحكام الخاصة بدفعها<sup>(١)</sup>.

### (ب) - إستمارة الأمتعة:

٤٧- كانت المادة الرابعة فقرة رابعة من اتفاقية وارسو تقضى قبل تعديلها بأنه " ... إذا قبل الناقل أمتعة لم تسلم عنها إستمارة أو إذا كانت الإستمارة غير مشتملة على البيانات المشار إليها فى الحروف د، و، ح فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تستبعد مسؤوليته أو تحد منها ".

ومؤدى ذلك أن الجزاء هنا يتمثل فى حرمان الناقل من دفع مسؤوليته أو حتى التمسك بأحكام تحديدها طبقاً لأحكام الاتفاقية<sup>(٢)</sup>، وذلك فى حالة عدم تسليم إستمارة الأمتعة Baggage Check إلى المسافر. وكذلك حالة تخلف بعض البيانات المنصوص عليها مثل رقم تذكرة السفر، وعدد الطرود ووزنها، وبيان بخضوع النقل لنظام المسؤولية المقررة فى هذه الاتفاقية<sup>(٣)</sup>.

(١) راجع فى ذلك: د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٤٦، ص ٣٠٣ وما بعدها.

(٢) Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 141.

(٣) انظر فى ذلك: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٣٩، والمرجع المشار إليها فى هامش (١).

أما بعد تعديل بروتوكول لاهاي للاتفاقية اقتصر الجزاء على حرمان الناقل الجوي من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية دون أحكام دفعها<sup>(١)</sup>، وذلك في حالة عدم تسليم الإيصال أو عدم إشماله على الإعلان بإمكان خضوع النقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو، وذلك ما لم يكن الإيصال مقترناً بتذكرة السفر أو داخلاً فيها<sup>(٢)</sup>.

٤٨- وفي أحد القضايا بعد رحلة طيران من روما إلى بيروت بواسطة خطوط الطيران الأولمبية، لم تسلم الأمتعة الخاصة بالسيد/ رفاعي Rifahi ، والذي طالب بالتعويض من شركة الطيران. وهذه الأخيرة قالت أن الأمتعة قد تم تسليمها ولكن بدون استمارة الأمتعة التي سلمت في الاياب. وطبقاً لشروط عقد النقل فإن الناقل ملزم بأن يثبت أنه قام بتسليمها لكن شركة الطيران لم تقدم ما يفيد ذلك. فأصدرت المحكمة حكمها بالتعويض الكامل عن كل الأضرار بالمخالفة لأحكام الاتفاقية لأن الإيصال كان مقترناً بتذكرة السفر<sup>(٣)</sup>.

### (ج) - خطاب النقل الجوي:

٤٩- لا يختلف الحديث عن خطاب النقل الجوي عن سابقه إيصال الأمتعة حيث يتمثل الجزاء في حرمان الناقل الجوي من دفع مسؤوليته أو حتى التمسك بأحكام تحديدها طبقاً لأحكام الاتفاقية<sup>(٤)</sup>،

(١) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، بند ٣٣٤، ص ٣٤٣.

(٢) انظر في ذلك: د. هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٣٩، والمرجع المشار إليه في هامش (٢).

(٣) Rifahi v. Olympic Airways, Tribunal de commerce de Beyrouth ( Lebanon), 12 May 1965 , Revue française de droit aérien 227 (1968), 263 International Air Transport Association (Air Carriers Liability Reports), in Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 142, note (40).

(٤) المادة التاسعة من اتفاقية وارسو الأصلية.

وذلك فى حالتى قبوله للبضاعة دون إعداد خطاب نقل لها، ودون اشتماله على بعض البيانات الواردة فى الحروف من (أ) إلى (ط)، و(ف) من المادة الثامنة من اتفاقية وارسو الأصلية<sup>(١)</sup>.

وبعد تعديل بروتوكول لاهأى للاتفاقية اقتصر الجزاء على عدم جواز التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وحدها فى حالة عدم إعداد خطاب النقل الجوى أو عدم إشماله على الإعلان بإمكان خضوع النقل الجوى لأحكام اتفاقية وارسو.

٥٠- وقد تأثر المشرع المصرى بأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهأى، والتى شددت من مسؤولية الناقل الجوى من خلال تطلبه أن تكون وثيقة النقل الجوى بياناً يفيد أن يكون النقل وفقاً لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها فى المادة ٢٩٢ من قانون التجارة وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام<sup>(٢)</sup>.  
ثانياً- غش الناقل الجوى والخطأ المساوى للغش<sup>(٣)</sup>:

٥١- تنص المادة ٢٥ فقرة أولى من اتفاقية وارسو الأصلية على أن الناقل الجوى لا يستطيع دفع مسؤوليته أو التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها " إذا رجع الضرر إلى غشه أو إلى خطأ

(١) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٣٩، هامش (٢).

(٢) المادة ٢٨٦ من قانون التجارة.

Marcel LE Goff,

Op.cit., N° 206, P. 122.

ولمزيد من التفصيل انظر: د. حمدى محمد مصطفى حسن، المرجع السابق، ص ٢٨٦ وما بعدها؛ د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٤؛ د. ذكرى عبد الرازق محمد، المرجع السابق، بند ٨٥، ص ٩٤؛ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، بند ٢١٩، ص ١٣٢؛ د. فرج سيد سليمان، المرجع السابق، بند ١٤٨، ص ٢٣٧.

يعد في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع معادلاً للغش<sup>(١)</sup>.  
وتتم الفقرة الثانية من ذات المادة التحريم إلى حالة إحداث أحد تابعي  
الناقل الجوي الضرر في نفس الظروف<sup>(٢)</sup>، وذلك أثناء تأديته لأعمال  
وظيفته المكلف به من  
قبل الناقل الجوي<sup>(٣)</sup>.

Cour d'appel d'Orléans, 24 avril 1969, R.G.A.E, N°4, (١)  
1969, note. Paul de Pradelle, P. 438 et s, Cour de Cassation ( 1re ch.Civ.), 24 juin 1968, Cie Air France c. Dame Diop, note.  
Geraud de la Pradelle, R.G.A.E, N°1, 1969, P. 61et s.

(٢) د. محمود مختار بريري، المرجع السابق، بند ٢٠٢، ص ١٥٠.

Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 151.

(٣) وتجدر الإشارة إلى أن عبارة " الغش والخطأ المعادل له " قد أثارت  
صعوبات جمة في التطبيق العملي خاصة في ظل عدم وضوح معنى عبارة " يراه  
قانون المحكمة المعروض عليها النزاع ". ويرى غالبية الفقه أن المادة ٢٥ من  
الاتفاقية تتضمن قاعدة اسناد إلى القانون الداخلي. وفي هذه الحالة يكون للقاضي  
الحرية المطلقة في البحث عن الطول الواردة في قانونه الوطني بمناسبة تعريف  
الخطأ المعادل للغش. وهنا تكون مسئولية الناقل الجوي غير محدودة في حالتى  
الغش والخطأ الجسيم، وهو الاتجاه الأصوب في تحديد الخطأ المعادل للغش. راجع  
في ذلك: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص  
٢٤١.

وقد ذهب محكمة النقض المصرية فى ذات الاتجاه بأن المادة ٢٥ من اتفاقية  
وارسو تتضمن قاعدة إسناد تحيل إلى قانون القاضى فى تعريف الخطأ المعادل  
للغش والذى يستوجب مسئولية الناقل الجوي مسئولية كاملة غير محدودة بالحدود  
الواردة فى المادة ٢٢ من الاتفاقية. (الطعن رقم ٣٦٢ لسنة ٣٣ قضائية، جلسة  
١٩٦٧/٤/٢٧، س ١٨، ع ٢، ص ٨٩٦، ق ١٣٧).  
وقد أيد القضاء الفرنسى هذا الاتجاه من خلال أحكامه الصادرة فى هذا الشأن،  
والتي إنتهت إلى أن الخطأ المعادل للغش هو الخطأ الجسيم *Cuipa Lata dolo*  
*acquiperatur*.

وأما الاتجاه الآخر فقد ذهب إلى أن هذه المادة تتضمن قاعدة موضوعية  
مفادها السماح للدول الأنجلوسكسونية التى لا يوجد فى قانونها الداخلى اصطلاح  
يقابل أو يطابق فكرة الغش أن تستعين بأقرب الفكر فى قوانينها الداخلية إلى فكرة  
الغش. لهذا فقد اعتنق القضاء الإنجليزى هذا الاتجاه مقررأ أن الخطأ الإرادى  
*Wilful- misconduct* هو المعول عليه فى تشديد مسئولية الناقل الجوي مع  
الزامة بالتعويض عن كل الأضرار التى لحقت بالمسافرين والشاحنين.

٥٢- ولقد عدلت المادة ١٣ من بروتوكول لاهاي هذا النص جذرياً وصارت المادة ٢٥ من الاتفاقية معدلة على النحو الآتي " لا تسرى الحدود المذكورة في المادة ٢٢ إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم إما بنية إحداث الضرر، وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر. وبشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم أنهم تصرفوا في أثناء تأدية وظيفتهم" (١).

وبذلك يكون بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ قد انتصر لفكرة الخطأ الإرادي المعروفة في الأنظمة الانجلوأمريكية (٢). ولهذا يرى أستاذنا الدكتور هاني دويدار أن التوفيق بين العائلة الرومانية-الجرمانية والنظام الانجلوأمريكي قد تحقق إلى حد كبير؛ وذلك بقوله " لأن نص البروتوكول يتضمن شقين: الأول هو ارتكاب الفعل أو الامتناع بقصد إحداث الضرر مما يقترب من فكرة الغش اللاتينية، ومن الشق الأول من الخطأ الإرادي الانجلوأمريكي. أما الشق الثاني فهو يوافق مثيله في الخطأ الإرادي لكنه يختلف عن الخطأ الجسيم

---

ويعرف هذا الخطأ بأنه كل فعل أو امتناع يعلم مرتكبه أن من شأنه ان يؤدي إلى الاخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى احتمال إحداث الضرر للغير أو يجهل مرتكبه عن عدم اكتراث وروعونه، أو لا يعنيه ان يعلم ما إذا كان من شأن ذلك أن يؤدي إلى ذلك. راجع في ذلك: د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٢٨، ص ٣٠٨ - ٣٠٩.

(١) Tribunal de grand instance d'ajaccio, 25 novembre 1971, (١)  
R.G.A.E., N°2, 1972, P. 186.

Michel de Juglart, Op.cit., N°  
3291, P. 413 et s.

(٢)



ليقترب من فكرة أخرى فى القانون الفرنسى هو الخطأ غير المغتفر  
" Faute inexcusable"<sup>(١)</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الفرنسى فى تقنين النقل لعام  
٢٠١٠ لم يسمح للناقل الجوى بالإستفادة من نظام تحديد المسؤولية  
المنصوص عليه فى المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو إذا كان الضرر ناتج  
من خطئه غير المغتفر بمعنى توافر نية إحداث الضرر أو وجود  
رعونة ووعى باحتمال حدوث الضرر وقبوله ذلك دون سبب معقول<sup>(٢)</sup>.

٥٣- وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١  
قد استبعد هذه الصورة من صور تشديد المسؤولية بالنسبة إلى نقل  
المسافرين والأمتعة<sup>(٣)</sup>، ثم استبعدها بروتوكول مونتريال الرابع لعام  
١٩٧٥ بالنسبة إلى نقل البضائع<sup>(٤)</sup>. أضف إلى ذلك أن اتفاقية  
مونتريال لعام ١٩٩٩ لم تشر إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوى  
بحسبان أن هذه الأخيرة مؤسسة على فكرة تحمل التبعة أو المخاطر

---

(١) وعملياً لا يثور الفرض الأول إلا نادراً، وذلك فى الحالة التى يدعى فيها  
المضرورين تعمد قيام مساعد قائد الطائرة إسقاطها لكى ينتحر. أما فى الفرض  
الثانى فهو الذى يثور فيه إدعاءات المضرورين بمسؤولية الناقل الجوى غير  
المحدودة. لمزيد من التفصيل راجع : د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون  
الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٤٥ وما بعدها.

Emmanuel du Pontavice, Op.cit. , P. 240.

**Article L6422-3:** Le transporteur aérien ne peut se prévaloir <sup>(٢)</sup>  
du régime de limitation de sa responsabilité prévu à la  
convention mentionnée à l'article L. 6422-2 si, en application  
de l'article 25 de cette convention, le dommage provient de sa  
faute inexcusable.

Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience  
de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire  
sans raison valable.

(٣) فى ذات المعنى: د. وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص ٢٠٣.

(٤) د. محمد فريد العربى، المرجع السابق، بند ١٤٦، ص ٣٠٦.

حيث لم يعد خطأ الناقل أى دور فى تقرير مسؤوليته، بإستثناء المسؤولية عن التأخير.

٥٤- ودون الدخول فى تفاصيل التنازع القائم بين تطبيق أحكام اتفاقية وارسو الأصلية فيما يتعلق بالخطأ الموجب لتشديد المسؤولية فى اتفاقية وارسو الأصلية من ناحية، والخطأ الموجب لتشديد المسؤولية فى بروتوكول لاهى<sup>(١)</sup>. فإن القدر المتيقن منه أنه متى ثبت ارتكاب الناقل الجوى لأى فعل من الأفعال المنصوص عليها فى أى من هاتين المادتين فلا يجوز له التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة فى اتفاقية وارسو<sup>(٢)</sup>. ولا يجوز له نفي الخطأ طالما ثبت فى حقه الفعل المرتكب<sup>(٣)</sup>، ولا يجوز له التمسك بالخطأ الملاحي نظراً لإلغاء بروتوكول لاهى لهذه الحالة فى المادة العاشرة منه.

٥٥- ويرى أستاذنا الدكتور هانى دويدار عدم تطبيق الأحكام الخاصة بمساهمة خطأ المضرور فى إحداث الضرر فى حالة إنتفاء الغش أو الخطأ الجسيم. أما فيما يتعلق بتطبيق أحكام بروتوكول لاهى فيتعين على القاضى المصرى التثبت من أن الفعل أو الامتناع الموجب لتطبيق حكم المادة ٢٥ المعدلة يمثل غشاً أو خطأ جسيماً فى نظر القانون المصرى. فإذا كان يمثل غشاً أو خطأ جسيماً فلا مجال لتوزيع المسؤولية، أما إذا لم يكن يمثل غشاً أو خطأ جسيماً فيستطيع

(١) لمزيد من التفاصيل انظر: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران ... المرجع السابق، ص ٢٤١-٢٤٧.

(٢) فى ذات المعنى: د. سميحة الفليوبى، المرجع السابق، بند ١٨٧، ص ٢٠٩.

(٣) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، بند ٣٤٢، ص ٣٥٠ وما بعدها.

الناقل الجوي التمسك بأحكام توزيع المسؤولية<sup>(١)</sup>. ولمحكمة الموضوع تقدير مدى توافر الأدلة على ثبوت هذا الخطأ وعلاقة السببية<sup>(٢)</sup>.

### المطلب الثانى

#### الأحكام الخاصة بدعوى مسئولية الناقل الجوى

٥٦- غالباً ما يلجأ متلقى خدمة النقل من مسافرين أو شاحنين إلى القضاء من أجل رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى حال اخفاقه فى تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل مما يؤدى إلى إلحاق أضراراً بهم. وفى هذه الحالة يكون لهم الحق فى اقتضاء التعويض الذى يجبر الضرر الذى لحق بهم<sup>(٣)</sup>.

ولقد حققت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إلى حد كبير الأحكام الموضوعية الحاكمة لمسئولية الناقل الجوى، وذلك بإعتبارها هادفة إلى توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوى التجارى الدولى. ولهذا فقد تضمنت الاتفاقية أيضاً بعض الأحكام الخاصة بدعوى المسئولية على الناقل الجوى، وذلك من أجل الموزانة بين مصلحة المضرورين من ناحية ومصلحة الناقلين من جهة أخرى. بالإضافة إلى تجنب أية اختلافات فيما بين المضرورين خاصة فى مسائل الحقوق والحماية المقررة لهم.

(١) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٤٧-٢٤٨.

(٢) الطعن رقم ٣٦٢ لسنة ١٩٩٧ " حقوق "، جلسة ١٩٩٨/٣/٢٨، القاعدة ٤٥، مجلة القضاء والتشريع، حكومة دى، محكمة التمييز، المكتب الفنى، العدد التاسع، يناير ٢٠٠٠، ص ٢٦٢.

Michel de Juglart, Op.cit., N°

3304, P. 420 et s.

٥٧- ويمكن التطرق إلى هذه الأحكام من خلال الحديث عن كيفية رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي من جهة، ثم كيفية انقضائها من جهة أخرى.

## الفرع الأول

### رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

٥٨- إذا قرر المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي فإنه يتعين عليه تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى، وبعد ذلك يثار التساؤل عن يحق له رفع مثل هذه الدعوى، وعلى من يمكن رفعها.

### أولاً- المحكمة المختصة بنظر الدعوى:

٥٩- تقضى المادة ٢٨ فقرة أولى من اتفاقية وارسو بأن يجب رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، وذلك فى إقليم إحدى الدول المتعاقدة بحسب اختياره وهى<sup>(١)</sup>:

١ - محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسى لنشاطه<sup>(٢)</sup>؛

(١) Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 329, P. 151.

أما فى النقل الجوى الداخلى فإن المادة ٥٥ من قانون المرافعات المصرى تنص على إقامة الدعوى أمام إحدى محاكم ثلاث: الأولى محكمة موطن المدعى عليهن والثانية محكمة محل الاتفاق والتنفيذ الفعلى، والثالثة المحكمة التى كان يجب تنفيذ الاتفاق فى دائرتها. راجع فى ذلك: د. هشام فضلى، المرجع السابق، بند ٧٣، ص ١٠٧.

(٢) وتجدر الإشارة إلى أن ضابط موطن الناقل لم يكون مذكوراً فى الأعمال التحضيرية المقدمة من CITEJA إلى المؤتمر الدبلوماسى فى وارسو إلا أنه تم إضافته خلال المؤتمر عندما لاحظ أحد المندوبين أن مشروع الاتفاقية يناسب الأشخاص المعنويين أكثر من الأشخاص الطبيعيين، وأنه من الأفضل إضافة موطن الناقل إلى النص المذكور.

Michel de Juglart, Op.cit., N° 3337, P. 441.

٢ - محكمة الجهة التي يكون الناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي؛

٣ - محكمة جهة الوصول.

وتهدف الاتفاقية من وراء تعدد المحاكم التي يمكن من خلالها للمضرورين رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الذي أبرم عقد النقل- أى الناقل المتعاقد- إلى حماية المسافرين وشاحني البضائع عبر تسهيل إقامة دعاوى المسؤولية على شركات النقل الجوي من جهة<sup>(١)</sup>، وحتى يمكن تقييد المحكمة المختصة المرفوعة أمامها الدعوى بنصوص وأحكام الاتفاقية من جهة أخرى<sup>(٢)</sup>.

٦٠- وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية بهذا النص<sup>(٣)</sup>، إنما تحدد المحكمة المختصة دولياً ومحلياً بنظر دعوى المسؤولية<sup>(٤)</sup>، بحيث أنه لا يترك لقانون الدولة المختصة سوى مجرد تحديد المحكمة المختصة

---

(١) Marcel Le Goff, Op.cit., N° 207, P. 123.

د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨٧، ص ٣٩٧؛ د. محمود مختار بريري، المرجع السابق، بند ١٩٧، ص ١٤٧؛ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، بند ٢٢٥، ص ١٣؛ د. فرج سيد سليمان، المرجع السابق، بند ١٥١، ص ٢٣٣.

(٢) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٥٣، ص ٣٢٢؛ د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، بند ١٥٦، ص ١٦٠.

(٣) Michel de Juglart, Op.cit., N° 3334, P. 438 et s.

(٤) Emmanuel du Pontavice, Op.cit. , P. 244.

د. مراد منير فهميم، المرجع السابق، بند ٧٠، ص ٧٠؛ د. أكرم ياملكي، المرجع السابق، بند ٢١٣، ص ٢٤٧؛ د. حمد الله محمد حمد الله: القانون الجوي، الأفكار والقواعد الأساسية- عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ط١، ١٤٣٧هـ- ٢٠١٦، بند ٧٣، ص ٢٢٤؛ د. ذكرى عبد الرازق محمد، المرجع السابق، بند ١١٨، ص ١٢٣.

نوعياً أو قيمياً<sup>(١)</sup>. ويميل أستاذنا الدكتور هانى دويدار إلى الأخذ بهذا الاتجاه، وذلك على اعتبار أن نص الاتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلى للمحاكم بمجرد تطبيقه. ويضاف إلى ذلك ضرورة تفسير نصوص الاتفاقية بطريقة تؤدي إلى تحقيق أكبر قدر ممكن من توحيد أحكامها، وإلا فإن القول بغير ذلك قد يفضى إلى فتح الباب لإعمال أحكام القوانين الداخلية التى هى بطبيعتها مختلفة ومتباينة، وهو ما لم يكن يقصده واضع الاتفاقية<sup>(٢)</sup>.

٦١- فمن جهة أولى غالباً ما يناسب اصطلاح الموطن Domicile عندما يكون المدعى عليه شخصاً طبيعياً بينما يتوافق اصطلاح المركز الرئيسى Siège principal أكثر للأشخاص المعنوية<sup>(٣)</sup>. وعلى ذلك يختلف موطن الناقل فى القانون المصرى بحسب ما إذا كان شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً. فموطن الشخص الطبيعى فى مصر هو المكان الذى يقيم فيه عادة. أما بالنسبة للشخص المعنوى فالاتفاقية تأخذ بمعيار المركز الرئيسى للنشاط<sup>(٤)</sup>. وهذا الأخير يختلف عن المركز الرئيسى للإدارة الذى هو ضابط موطن الشخص فى القانون المصرى. ومع ذلك تنص المادة ٥٣ فقرة ٤ من القانون المدنى على أن مركز النشاط الواقع فى مصر هو

(١) د. محمود سمير الشرقاوى، محاضرات فى القانون الجوى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦، بند ١٠٢، ص ١١٠.

(٢) انظر فى ذلك: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٠.

(٣) Michel de Juglart, Op.cit., N°

3337, P. 441 et s.

(٤) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨٩، ص ٣٩٧.

Tribunal de grand instance de Paris (3<sup>e</sup> ch.), 22 mars 1971, note. Emmanuel du Pontavice, R.G.A.E, N°2, 1972, P. 202.

مواطن الشخص المعنوي فيما لو كان هناك اختلاف بين مركز الإدارة الرئيسي عن مركز الشخص المعنوي الأجنبي.

٦٢- ويلاحظ أن مواطن الشخص الطبيعي في القوانين الانجلوأمريكية إنما يكتفى فيه بنية الشخص الطبيعي في العودة للإقامة في مكان معين حتى يكون موطناً له. أما مواطن الشخص المعنوي إنما يتحدد بمكان الإنشاء<sup>(١)</sup>. وغالباً ما كان يقصد بالمركز الرئيسي للناقل بـ centre nerveux للشركة أى المكان الذى تتخذ فيه القرارات المهمة وتنفيذها<sup>(٢)</sup>.

٦٣- ومن جهة ثانية تجيز الاتفاقية للمدعى أن يرفع دعواه أمام المحكمة التى تقع فى دائرتها منشأة للناقل التى تولت عنه إبرام عقد النقل الجوى<sup>(٣)</sup>. وتهدف الاتفاقية من وراء ذلك التيسير على المدعين الذين يقيمون غالباً فى ذات المكان التى توجد فيه تلك المنشأة<sup>(٤)</sup>.

---

(١) انظر فى ذلك: د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٠-٢٥١.

ولقد كانت هناك جدل كبير حول مصطلح "الموطن" فى القضاء الأمريكى خاصة فى قضية طائرة إير فرانس التى كانت مختطفة فى عام ١٩٧٦ فى مطار عنثيبى بأوغندا. راجع فى ذلك:

Michel de Juglart, Op.cit., N° 3337, P. 441 et s.

(٢) Michel de Juglart, Op.cit., N° 3338, P. 442 et s.

(٣) Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 334, P. 153.

د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨٩، ص ٣٩٨.

(٤) لمزيد من التفصيل انظر قضية Berner v. United Airlines, Inc : Michel de Juglart, Op.cit., N° 3340, P. 442 et s.

٦٤- ومن جهة ثالثة تسمح الاتفاقية برفع الدعوى أمام محكمة جهة وصول Lieu de destination الطائرة بالفعل أو التي كان محددًا الوصول إليها<sup>(١)</sup>؛ ولا يغير من هذا النظر قيام الناقل بإيصال البضاعة إلى محل إقامة المرسل إليه وإلا فإن القول بغير ذلك يجعل المرسل إليه يرفع الدعوى أمام المحكمة الكائنة بمحل إقامته وهو أمر لا تجيزه الاتفاقية<sup>(٢)</sup>. وغالباً ما ينعقد الاختصاص للمحكمة التي تقع بدائرتها مكان إقلاع الطائرة لاسيما في رحلات الذهاب والاياب حسبما تشير بنود عقد النقل<sup>(٣)</sup>، وذلك على اعتبار أن نقطة القيام هي ذاتها نقطة الوصول<sup>(٤)</sup>.

٦٥- وتجدر الإشارة إلى أن تخويل المدعى برفع دعواه أمام إحدى ثلاث محاكم وفقاً للفقرة الأولى من المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو ظل كما هو حتى عام ١٩٧١<sup>(٥)</sup>، لم يقف عند هذا الحد بل إن بعد ذلك بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ أضاف محكمة مختصة رابعة يجوز للمدعى رفع دعواه أمامها هذه المحكمة التي يقع في دائرتها منشأة مملوكة للناقل الجوي إذا كان للمسافر موطن أو محل إقامة دائم

---

(١) Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 336, P. 155.

د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، بند ١٩٣، ص ٢١٦.

(٢) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٥٣، ص ٣٢٠.

(٣) Michel de Juglart, Op.cit., N°

3341, P. 443 et s.

(٤) انظر: د. هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران...، المرجع السابق،

ص ٢٥١.

(٥) قريب من هذا المعنى: د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، بند ١٥٦، ص

١٦٠.



فى إقليم نفس الدولة<sup>(١)</sup>. وهذا الاختصاص مقصور على حالات محددة هى نقل الركاب والأمتعة فقط دون نقل البضائع<sup>(٢)</sup>.

٦٦- وتطبيقاً لذلك إذا أصيب المسافر بثمة أضرار تمثلت فى وفاته أو إصابته بجرح أو تأخيره أو فقد أو تلف أمتعه جاز له أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوى فى إقليم إحدى الدول المتعاقدة بحسب اختياره وهى:

- ١ - محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسى لنشاطه؛
- ٢ - محكمة الجهة التى يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه ابرام عقد النقل الجوى؛
- ٣ - محكمة جهة الوصول.
- ٤ - المحكمة التى يقع فى دائرتها منشأة مملوكة للناقل الجوى إذا كان للمسافر موطن أو محل إقامة دائم فى إقليم نفس الدولة.

٦٧- ويلاحظ أنه فى الفرض الذى ترفع فيه دعوى المسؤولية على الناقل الفعلى لا الناقل المتعاقد فإن المدعى يستطيع رفع دعواه بحسب إختياره إما أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها فى المادة ١/٢٨ من اتفاقية وارسو<sup>(٣)</sup>، وإما أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها

Jean-Pierre Tosi,

(١) Op.cit., N° 333, P. 153.

د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٩٠، ص ٣٩٨؛  
د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوى، بند ١٥٦، ص ١٦٠؛ د. ذكرى عبد الرازق محمد، المرجع السابق، بند ١١٩، ص ١٢٤.

(٢) د. محمد فريد العربى، المرجع السابق، بند ١٥٣، ص ٣٢١.

(٣) د. هشام فضلى، المرجع السابق، بند ٧١، ص ٩٦.

موطن الناقل الفعلى أو المركز الرئيسى لمؤسسته، وذلك وفقاً لما نصت عليه اتفاقية جوادلاخارا لعام ١٩٦١<sup>(١)</sup>.

وفى المقابل فإن عدم توافر إحدى الضوابط المذكورة يفضى إلى جعل المحكمة غير مختصة أصلاً بنظر دعوى المسؤولية؛ فلقد قضت قضت المحكمة العليا لولاية نيويورك فى عام ١٩٦٧ بأن القضاء الأمريكى غير مختصة بالفصل فى النزاع الناتج عن حادث وفاة أحد المسافرين على الأراضى اليابانية، وكان موطن الضحايا فى كندا خاصة وأنه تم شراء تذكرة السفر فى كندا<sup>(٢)</sup>.

كذلك قضت محكمة الاستئناف الأمريكية فى عام ١٩٧١ بأنها غير مختصة بالفصل فى النزاع الناتج من عدم تنفيذ عقد النقل الجوى الدولى للمسافرين عندما يكون موطن الناقل أو المركز الرئيسى لنشاطه واقعاً فى داخل الولايات المتحدة الأمريكية بالإضافة إلى أن مكان شراء تذكرة السفر الصادرة عن الناقل خارج نطاق الإقليم الأمريكى<sup>(٣)</sup>.

٦٨- كذلك فإن أحكام المادة ٢٨ فقرة أولى من اتفاقية وارسو تجد مجالها للتطبيق فى حالة دعاوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوى فقط عن حوادث الركاب وتلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير فى تنفيذ عقد النقل<sup>(٤)</sup>. وتطبيقاً لذلك تخرج من نطاق المادة المذكورة

(١) المادة الثامنة من الاتفاقية.

(٢) Cour suprême de l'état de new York, 23 juin 1967, Zousmer v. Canadian Pacific Airlines, note. Michel Pourcelet, R.G.A.E, N°2, 1969, P.218.

(٣) Cour des Appels des Etats-unis, 6 décembre 1971, Smith v. Canadian Pacific Airways li, R.G.A.E, N°1, 1972, P.95.

(٤) فى ذات المعنى: د. وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص ٢٦٧.

دعوى الناقل على المرسل عن الضرر الذى أصابه من جراء إدراج المرسل بيانات خاطئة فى خطاب النقل الجوى، أو دعوى الراكب أو الشاحن بشأن طلب بطلان عقد النقل<sup>(١)</sup>.

٦٩- وتتعلق أحكام الاختصاص الواردة باتفاقية وارسو بالنظام العام النسبى، وذلك بإعتبارها قواعد أمره لا يجوز الاتفاق على تعديلها أو مخالفتها<sup>(٢)</sup>، إذ تقضى المادة ٣٢ منها ببطلان كل شرط فى عقد النقل الجوى، وكل اتفاق سابق على وقوع الضرر يعدل به الطرفان قواعد الاختصاص. ومع ذلك إذا كان الاتفاق المعدل لقواعد الاختصاص لاحقاً على وقوع الضرر فإن مثل هذا الاتفاق يكون صحيحاً. ويترتب على ذلك أن كل شرط يرمى إلى قصر الاختصاص بدعوى المسؤولية على محكمة واحدة فقط من المحاكم المختصة بها يكون باطلاً بطلاناً مطلقاً<sup>(٣)</sup>.

٧٠- واستثناء من ذلك فقد أجازت المادة ٣٢ من الاتفاقية للأطراف اللجوء إلى التحكيم فى حالة نقل البضاعة شريطة أن يتم ذلك فى إحدى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها فى المادة ٢٨ فقرة أولى من الاتفاقية. ويرمى المشرع الدولى من وراء هذا الشرط ضمان التزام المحكمين بنصوص وأحكام الاتفاقية<sup>(٤)</sup>.

٧١- ويترتب على تحديد المحكمة المختصة فى ضوء المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو عدة نتائج بعضها إيجابية، والبعض الآخر نتائج سلبية. فمن جهة تبدو إيجابية هذه النتائج فى أنه وفقاً لقانون المحكمة

(١) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٣، ص ٣٢١.

(٢) د. حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، بند ٧٣، ص ٢٢٥.

(٣) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٣، ص ٣٢٣.

(٤) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٣، ص ٣٢٣.

المعروض أمامها النزاع تتحدد إجراءات التقاضي<sup>(١)</sup>، واحتساب مدة تقادم دعوى المسؤولية<sup>(٢)</sup>، والأحكام الخاصة بتأثير خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي<sup>(٣)</sup>، وأثر الضم وإجراءاته فيما لو قرر المدعى أى من الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلى فى الدعوى المرفوعة على الآخر<sup>(٤)</sup>.

٧٢- ومن جهة أخرى تبدو سلبية هذه النتائج- والذي كان يتعين على واضعى اتفاقية وارسو تداركه- فى الفرض الذى يقرر فيه المدعى رفع دعواه أمام محاكم الاختصاص جميعاً بسبب ترك الخيار له فى رفع دعواه أمام إحداها. وفى هذه الحالة لا تتوافر إمكانية طلب ضم هذه الدعاوى للارتباط ودون إمكانية فض التنازع الإيجابى فى الاختصاص، إذ أن مثل هذا الاختصاص إنما يتعلق أساساً بسيادة الدول التى تنتمى إليها. ويتبلور هذا الظلم والاجحاف بالناقل الجوي فى الفرض الذى يقرر فيه ورثة المضرور من رفع دعوى المسؤولية أمام هذه المحاكم جميعاً<sup>(٥)</sup>.

#### ثانياً- أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي:

٧٣- لا تختلف دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن غيرها من الدعاوى القضائية الأخرى من حيث أطرافها، فهناك المدعى سواء أكان مسافراً أم شاحناً للبضاعة، وهناك مدعياً عليه هو الناقل الجوي.

#### (أ) المدعى:

- 
- (١) المادة ٢٨ فقرة ٢ من اتفاقية وارسو.  
(٢) المادة ٢٩ فقرة ٢ من اتفاقية وارسو.  
(٣) المادة ٢١ من اتفاقية وارسو.  
(٤) المادة ٧ من اتفاقية جوادلاخارا لعام ١٩٦١.  
(٥) انظر فى ذلك : د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٣.

٧٤- المدعى فى دعوى المسئولية التى ترفع على الناقل الجوى هو المضرور؛ وهذا الأخير يختلف بحسب ما إذا كان النقل نقلاً للركاب أو نقلاً للبضائع.

#### ١- فى نقل الركاب:

٧٥- المضرور فى نقل الركاب هو المسافر<sup>(١)</sup>، ذلك الذى يستطيع إثارة المسئولية التعاقدية للناقل الجوى فى المقام الأول. ومع ذلك يثور التساؤل - فى حالة وفاة المسافر<sup>(٢)</sup> - حول مدى جواز رفع دعوى المسئولية من قبل ورثة المسافر<sup>(٣)</sup>. مبعث التساؤل أن اتفاقية وارسو لم تنظم مسألة الرجوع فى هذه الحالة<sup>(٤)</sup>.

ويلاحظ فى هذه الحالة أن لورثة المسافر بإعتبارهم من الغير فى حالة وفاته دعويان: الأولى على أساس المسئولية التعاقدية إذا

---

(١) Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 310, P. 141.

د. محمود مختار بربرى، المرجع السابق، بند ١٩٧، ص ١٤٧؛ د. سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ١٩٠، ص ٢١٥؛ د. حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، بند ١٥٧، ص ١٦٠؛ د. ذكرى عبد الرازق محمد، المرجع السابق، بند ١٢٠، ص ١٢٥؛ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، بند ٢٢٣، ص ١٣٣؛ د. عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص ٢٣٢؛ د. فرج سيد سليمان، المرجع السابق، بند ١٥٠، ص ٢٣١.

(٢) د. يحيى أحمد البنا: أثر الإرهاب الدولى على مسئولية الناقل الجوى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٣، بند ١٢٥، ص ٣١١؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الجوى الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٤، بند ٣٥٠، ص ٣٤٨؛ د. محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، بند ١٠٣، ص ١١١؛ د. حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، بند ٧٤، ص ٢٢٨.

(٣) Michel de Juglart, Op.cit., N°

3316, P. 427 et s.

(٤) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران ...، المرجع السابق، بند ٣٧٨، ص ٣٩٢؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٥٠، ص ٣٤٨؛ د. يحيى أحمد البنا، المرجع السابق، بند ١٢٦، ص ٣١٢؛ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، بند ٢٢٣، ١٣٤؛ د. عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص ٢٣٢.

كانوا يطالبون بحق مورثهم فى التعويض، والثانية على أساس المسؤولية التقصيرية إذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم شخصياً<sup>(١)</sup>.

٧٦- وقد قضت محكمة النقض المصرية فى عام ١٩٨٥ بأن الحق فى التعويض عن الضرر الذى لحق المسافر سواء أفضى إلى وفاته أو إصابته بأضرار بدنية أو غيرها من الأضرار الأخرى تنتقل إلى خلفه العام عند وفاته دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضى ولا بحقوق كل منهم فى هذا الشأن<sup>(٢)</sup>.

٧٧- وعلى هذا الأساس أجاز المشرع المصرى فى قانون التجارة لورثة المسافرين وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً لالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي أصابت مورثهم أو عائلهم، وذلك بصرف النظر عن توقيت الوفاة، أى سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه<sup>(٣)</sup>.

وبناء على ذلك يكون القانون الواجب التطبيق لتحديد الورثة الذين يحق لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوى هو القانون الشخصى للمضروب<sup>(٤)</sup>، أى القانون المصرى فى هذه الحالة.

(١) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٤، ص ٣٢٣؛ د. حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، بند ٧٤، ص ٢٢٨.

(٢) الطعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ قضائية، جلسة ١٩٨٢/٣/٢٠، س ١٦، ع ١، ص ٤٢٧، ق ٩٢.

(٣) المادة ٢٧١ من قانون التجارة.

(٤) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨٠، ص ٣٩٤؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٥٠، ص ٣٤٩.

٧٨- ويتعين أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي وفقاً للأوضاع والشروط، وفي الحدود المقررة في اتفاقية وارسو فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن حوادث الركاب وهلاك وتلف وضياع البضائع أو الأمتعة والتأخير، وذلك بقطع النظر عن صفة المدعى فيها أو الأساس المستند إليه في رفعها<sup>(١)</sup>.

٧٩- وقد سائر بروتوكول جواتيمالا المعدل للاتفاقية هذا النظر بأنه لا يمكن رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي فيما يتعلق بنقل الأشخاص وأمتعتهم إلا وفقاً للشروط وفي الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية، والتي لا يمكن تجاوزها بأي حال من الأحوال مهما كانت الظروف التي تؤسس عليها مسؤولية الناقل، وذلك بصرف النظر عما إذا كان سبب رفع الدعوى وفقاً للاتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر<sup>(٢)</sup>.

## ٢- في نقل البضائع:

٨٠- المضرور في نقل البضائع هو المرسل والمرسل إليه<sup>(٣)</sup>، وهما اللذان يمكن لهما إثارة المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي في المقام الأول<sup>(٤)</sup>، وذلك وفقاً لنصوص اتفاقية وارسو<sup>(٥)</sup>.

٨١- وتطبيقاً لذلك يجوز لكل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، لكن ذلك مشروط بضرورة أن يرد

(١) المادة ٢٤ من اتفاقية وارسو.

(٢) المادة ٢/٩ من البروتوكول.

Michel de Juglart, Op.cit., N°

3317, P. 427 et s.

Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 307, P. 138.

(٥) المواد ٨، ٤/١٢، ٣/١٣، ١٤، ٣/٣٠ من اتفاقية وارسو.

ذكرهما في خطاب النقل الجوي<sup>(١)</sup>. أما إذا لحق الضرر كل من المرسل والمرسل إليه من جراء عدم تنفيذ الناقل لعقد النقل، فإنه يحق لكل منهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي. وفي هذه الحالة تقدر قيمة البضائع تقديراً ذاتياً مرة واحدة وإلا فإن القول بغير ذلك معناه التزام الناقل المسئول عن الضرر بدفع قيمة التعويض مرتين وهو أمر غير جائز قانوناً<sup>(٢)</sup>.

ويترتب على ذلك أن الأشخاص الآخرين الذين قد تتعلق مصالحهم بالبضاعة المنقولة فلا يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي نظراً لعدم وجود أى ارتباط تعاقدى بينهم وبين الناقل الجوي<sup>(٣)</sup>. ومع ذلك يحق لهم رفع دعوى المسؤولية ليس على أساس المسؤولية التعاقدية وإنما على أساس المسؤولية التقصيرية.

٨٢- وقد استقرت أحكام القضاء المقارن على جواز قيام شركة التأمين برفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بإعتبارها من دفعت التعويض للمرسل عما هلك أو فقد من البضاعة وفقاً لفكرة الحلول العيني<sup>(٤)</sup>. وكذلك قضت محكمة النقض الفرنسية فى حكمها الصادر فى ٢١ مايو ١٩٨٥ بجواز رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوى لمن يحل محل المرسل أو المرسل إليه فى حقوقه<sup>(٥)</sup>. ومع ذلك فقد قضت محكمة النقض الفرنسية فى حكمها الصادر فى ٢١ ديسمبر

(١) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨١، ص ٣٩٤.

(٢) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٤، ص ٣٢٥.

(٣) فى ذات المعنى: د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٥٠، ص ٣٤٩.

(٤) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨١، ص ٣٩٤.

(٥) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٤، هامش (٥).



٢٠١٧ بعدم وجود التزام على عاتق المدعى ( الضحية) برفع دعوى المسؤولية مباشرة على شركة التأمين عما لحقه من ضرر<sup>(١)</sup>.

(ب) - المدعى عليه:

٨٣- المدعى عليه فى دعوى المسؤولية هو بطبيعة الحال الناقل الجوى<sup>(٢)</sup>؛ ومع ذلك يثار التساؤل فى بعض الحالات عن كون المدعى عليه<sup>(٣)</sup>، لاسيما فى حالة وفاة الناقل، وتعدد الناقلين الجويين، والنقل المركب، ومساهمة الناقل الفعلى فى انجاز النقل، وأخيراً مدى إثارة مسؤولية تابعى الناقل الجوى.

١ - حالة وفاة الناقل الجوى:

٨٤- واجهت اتفاقية وارسو الفرض الذى يقع فيه ضرر لمتلقى خدمة النقل ثم يكتشفون أن المسئول عنه - وهو الناقل الجوى - قد توفى. فى هذه الحالة تقام الدعوى فى الحدود المقررة فى هذه الاتفاقية على

---

Cass. 3° civ., 21 déc. 2017, n° 16 – 26865, sté E- promotion (١)  
c/ sté x, D ( cassation partielle jur. Prox – Roarre. 28 juill.  
2016), M.chauvin, prés. Scpsevaux et Mathonnet, note par  
David Noguère, Gazette du palais, N° 9, 138° Année, 2018,  
P.63.

Michel de Juglart, Op.cit., N° (٢)  
3321, P. 430 et s.

د. محمود مختار بريرى، المرجع السابق، بند ١٩٦، ص ١٤٦؛ د. سميحة  
القليوبى، المرجع السابق، بند ١٩٢، ص ٢١٥؛ د. حفيظة السيد الحداد، المرجع  
السابق، بند ١٥٧، ص ١٦١.

Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 317, P. 144. = (٣)

= د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨٢، ص ٣٩٤؛  
د. محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، بند ١٠٣، ص ١١١.

من يخلفونه<sup>(١)</sup>. فإذا رفعت الدعوى على خلف الناقل الجوى فإن هؤلاء يستفيدون من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة فى اتفاقية وارسو. وقد وفق واضعى الاتفاقية فى هذا النص سواء فيما يتعلق بإفتراض أن الناقل الجوى شخصاً طبيعياً نظراً لشيوع المنشآت الفردية للطيران التجارى وقت توقيع الاتفاقية فى عام ١٩٢٩، وذلك بعكس ما هو الحال فى الوقت الراهن حيث تأخذ منشآت الطيران التجارى شكل الشركات التجارية. أيضا عندما حرصت الاتفاقية على تأكيد حق المضرور فى الحصول على التعويضات المقررة له فى الاتفاقية إذا توفى الناقل الجوى، وذلك بعكس ما هو متبع فى بعض قوانين الولايات المتحدة الأمريكية من سقوط دعوى المسؤولية بمجرد وفاة المسئول<sup>(٢)</sup>. ومع ذلك فقد تم العدول - حديثاً - عن هذا الأصل وصارت دعوى المسؤولية ترفع على الخلف فى حالة وفاة المسئول<sup>(٣)</sup>.

## ٢ - حالة الناقلين المتتابعين:

٨٥- لقد أوردت اتفاقية وارسو أحكاماً خاصة بمسؤولية الناقلين المتتابعين *Transporteur successif*<sup>(٤)</sup>؛ والنقل المتتابع هو النقل الذى يتولاه عدد من الناقلين على طائراتهم من خلال خطوط جوية مختلفة سواء تم ذلك بموجب عقد واحد أو عدة عقود<sup>(٥)</sup>. ومع

(١) المادة ٢٧ من اتفاقية وارسو.

(٢) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٥.

(٣) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٤، ص ٣٢٥.

(٤) Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 318, P. 144.

Emmanuel du

(٥)

Pontavice, Op.cit., P. 245.

د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨٣، ص ٣٩٥؛ د. سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ١٩٢، ص ٢١٥؛ د. محمود مختار بيريى،

ذلك فإن هذه الأحكام تختلف بحسب ما إذا كان النقل متعلقاً بنقل الركاب أو بنقل البضائع والأمتعة<sup>(١)</sup>.

### (١) - فى نقل الركاب:

٨٦- تنص الفقرة الثانية من المادة ٣٠ من اتفاقية وارسو على أنه لا يجوز للمسافر أو خلفه الرجوع بدعوى المسؤولية سوى على الناقل الذى وقع الحادث أو حدث التأخير فى مرحلة النقل الجوى التى تولاها.

ويقع على عاتق المدعى عبء إثبات أن الحادث أو التأخير قد ترتب فى هذه المرحلة بالذات. ومع ذلك فقد أجازت الاتفاقية الرجوع على الناقل الأول<sup>(٢)</sup>، بشرط أن يكون هناك اتفاق صريح على تحمل الناقل المسؤولية عن النقل الجوى بكل مراحل<sup>(٣)</sup>.

### (٢) - فى نقل البضائع والأمتعة:

٨٧- تقضى الفقرة الثالثة من المادة ٣٠ من اتفاقية وارسو بأحقية المرسل فى الرجوع على الناقل الأول كما يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأخير، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التى تحقق فيها الضرر منشىء المسؤولية<sup>(٤)</sup>.

---

المرجع السابق، بند ١٩٦، ص ١٤٦؛ د. حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، بند ٧٥، ص ٢٢٩.

(١) Michel de Juglart, Op.cit.,

N° 3322, P. 431.

(٢) Michel de Juglart, Op.cit.,

N° 3323, P. 431.

(٣) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٥.

(٤) Le lamy, Transport, Tome 2, Wolters Kluwer France SAS,

2018, N°1220, P. 713, internet: www.wkf.fr, visié le

30/6/2018.

وتكمن الحكمة من وراء إيراد مثل هذا الحكم أن المرسل عادة ما يكون قريباً من الناقل الأول بحكم بدء عملية النقل عنده. وبالمثل يكون المرسل إليه قريباً في الغالب من الناقل الأخير بحكم إنجاز عملية النقل عنده، وفي ذلك تسيراً عليهما عند اللجوء إلى مقاضاة الناقل الجوي<sup>(١)</sup>.

٨٨- ومع ذلك ليس هناك ما يمنع كل من المرسل والمرسل إليه من اختصاص الناقل الذي تحققت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل الذي تولاهما<sup>(٢)</sup>. وتطبيقاً لذلك يستطيع كل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول، والناقل الذي حدث الهلاك أو التلف أو الضياع أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاهما، وكذلك الناقل الأخير. وفي هذه الحالة يقوم التضامن بين مختلف الناقلين المرفوع عليهم الدعوى من قبل المرسل أو المرسل إليه<sup>(٣)</sup>.

وتكمن الحكمة من وراء إيراد مثل هذا الحكم في كفالة المضرور في الحصول على حقه في التعويض وحماية كل من المرسل والمرسل إليه من مخاطر إعسار أو إفلاس أحد الناقلين<sup>(٤)</sup>.

٨٩- وتجدر الإشارة إلى أن المادة ٢٥٢ في فقرتها الأولى من قانون التجارة قد أجازت- فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي- رفع الدعوى على أى من الناقلين المتعاقبين، وذلك بنصها على أنه إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٥٤، ص ٣٢٧.

(٢) Michel de Juglart, Op.cit.,

N° 3324, P. 431.

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٨٥، ص ٣٩٥.

(٤) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٥٤، ص ٣٢٧.

بتنفيذه وحده. ويطلب كل شرط يخالف هذا الحكم القانوني. ويرى أستاذنا الدكتور محمد فريد العريني أنه لا شك في تطبيق هذا الحكم على نقل الأشخاص تطبيقاً لنص المادة ٢٠٩ في فقرتها الأولى من قانون التجارة<sup>(١)</sup>.

ويلاحظ أن أحكام اتفاقية وارسو لم تتناول مسألة رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض؛ وفي هذه الحالة لا مناص من الرجوع لأحكام القانون الذي تشير إليه قاعدة الاسناد في قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع<sup>(٢)</sup>.

### (٣) - حالة النقل المركب:

٩٠- قضت الفقرة الأولى من المادة ٣١ من اتفاقية وارسو بسريان أحكامها على مرحلة النقل الجوي فقط في حالة إنجاز عملية النقل على عدة مراحل فيما يعرف بالنقل المركب Transports combinés. وبعبارة أخرى إذا كانت عملية النقل تتضمن عدة مراحل يتم النقل في إحداها أو بعضها جواً بينما يتم النقل في بعضها الآخر عن طريق البر أو النهر أو البحر، فإن مرحلة النقل الجوي دون سواها هي التي تكون خاضعة لأحكام الاتفاقية فقط<sup>(٣)</sup>.

ويكون المدعى هو المسؤول عن إثبات أن الضرر قد تحقق في هذه المرحلة الجوية بالذات. ومع ذلك فقد أقامت الاتفاقية قرينة مؤداها أن الضرر الذي أصاب الأمتعة أو البضائع قد وقع أثناء فترة الرحلة الجوية إذا كان النقل البري أو البحري أو النهري تم تنفيذاً لعقد

(١) د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٥٤، ص ٣٢٦.

(٢) د. هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٦.

(٣) Michel de Juglart, Op.cit.,

N° 3325, P. 431.

النقل الجوي بقصد شحن البضاعة أو الأمتعة على متن الطائرة أو تسليمها أو نقلها من طائرة لأخرى<sup>(١)</sup>.

٩١- وقد قضت محكمة الاستئناف الفرنسية بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو في الحالة التي يتم فيها جزء من عملية النقل عن طريق البر، حيث اكتشف عامل المناولة Handling agent عند وصول البضاعة أنها أصيبت بالتلف والفقء من قبل الناقل الجوي. وقالت المحكمة أن الناقل الجوي مسئول عن البضاعة في مرحلة النقل البري طالما تم تنفيذه وفقاً لعقد النقل الجوي بقصد شحن البضاعة على متن الطائرة<sup>(٢)</sup>.

أخيراً أجازت الاتفاقية للأطراف الاتفاق على إخضاع كافة مراحل النقل المركب لأحكام اتفاقية وارسو<sup>(٣)</sup>. وفي هذه الحالة لا تنطبق أحكام الاتفاقية بوصفها قواعد قانونية ملزمة وإنما بوصفها شروطاً اتفاقية ارتضى الأطراف تطبيقها طواعياً<sup>(٤)</sup>.

#### (٤) - حالة مساهمة الناقل الفعلى فى إنجاز النقل:

٩٢- قضت المادة السابعة من اتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١ بجواز رفع المضرور دعوى المسئولية إما على الناقل المتعاقد عن كل عملية النقل، وإما على الناقل الفعلى، وذلك فى حدود المرحلة التى قام بالمساهمة فيها فى إنجاز النقل<sup>(٥)</sup>.

(١) المادة ١٨ فقرة ثالثة من اتفاقية وارسو.

(٢) Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 148.

(٣) المادة ٣٦ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو.

(٤) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٧.

(٥) د. يحيى أحمد البناء، المرجع السابق، بند ١٢٩، ص ٣١٧.

وتجدر الإشارة إلى أن الناقل المتعاقد Transporteur contractuel هو ذلك الشخص الذى يكون طرفاً فى عقد النقل الخاضع لاتفاقية وارسو من خلال إبرامه العقد مع المسافر أو المرسل أو أى شخص آخر يعمل لحساب أيا منهما. أما الناقل الفعلى Transporteur de fait فهو من يقوم بانجاز عملية النقل الجوى بمقتضى إذن صادر من الناقل المتعاقد سواء قام بكل النقل أو بجزء منه<sup>(١)</sup>. هذا ولا يعد الناقل فى هذه الحالة الأخيرة ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود باتفاقية وارسو لأن الناقل المتتابع يعد طرفاً فى العقد بالنسبة للجزء الذى تولى تنفيذه بنفسه، أما الناقل الفعلى فلا يعد طرفاً فى العقد الذى يقوم بتنفيذه<sup>(٢)</sup>. والإذن مفترض إلى أن يثبت العكس<sup>(٣)</sup>.

وبناء على ذلك يكون المدعى بالخيار فى رفع دعوى المسؤولية على أيا منهما منفصلين أو مجتمعين<sup>(٤)</sup>. ومع ذلك إذا اختار المدعى رفع دعواه على أحدهما جاز له ان يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى. وغالباً ما ينظم قانون المحكمة المعروض امامها النزاع آثار الضم وإجراءاته<sup>(٥)</sup>.

#### (٥) - حالة الرجوع على تابعى الناقل الجوى:

(١) Jean-Pierre Tosi, Op.cit., N° 320, P. 146.

(٢) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٤، ص ٣٢٧-٣٢٨.

(٣) المادة ١ فقرة ج من الاتفاقية.

(٤) Le lamy, Op.cit., N°1219, P. 712.

(٥) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٧.

٩٣- لم تتناول اتفاقية وارسو الأصلية أحكام رجوع المضرور على تابعى الناقل الجوى<sup>(١)</sup>؛ لهذا لم يكن هؤلاء يتمتعون بفرصة الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة بها بسبب عدم خضوع مثل هذا الرجوع للاتفاقية.

٩٤- وقد عالج بروتوكول لاهى لعام ١٩٥٥ هذا النقص التشريعى عن طريق إضافة مادة جديدة هى المادة ٢٥ (أ) إلى اتفاقية وارسو وجاء نصها كالاتى:

١- إذا رفعت الدعوى على تابع للناقل بناء على ضرر مما هو مذكور فى هذه الاتفاقية، جاز لهذا التابع، متى أثبت أنه تصرف فى تأدية وظيفته، أن يستفيد من حدود المسؤولية التى يستطيع الناقل التمسك بها طبقاً للمادة ٢٢.

٢- ولا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلى للتعويض الذى يمكن الحصول عليه فى هذه الحالة من الناقل وتابعيه.

٣- ولا تنطبق نصوص الفقرتين الولى والثانية من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب التابع، قد تم إما بنية إحداث ضرر، وإما عن رعونة ووعى باحتمال نشوب ضرر.

٩٥- وعلى ذلك تكون المادة المذكورة قد عالجت النقص التشريعى فى اتفاقية وارسو من عدة نواح؛ فمن ناحية أولى إذا رجع المضرور على أحد تابعى الناقل الجوى بسبب خطأ ارتكبه أثناء تأدية أعمال وظيفته، فإن التابع يستطيع أن يتمسك بالحدود القصوى

(١) د. عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص ٢٣٧.



بالاتفاقية تماماً كما فى حالة الناقل الجوى نفسه. ومع ذلك يلاحظ فى هذا المقام أنه إذا كان للمضرور الرجوع على التابع استناداً لارتكابه خطأ ملاحياً فلا يجوز للناقل الجوى أن يتمسك به بعد تعديل بروتوكول لاهى لاتفاقية وارسو<sup>(١)</sup>.

٩٦- ومن ناحية ثانية إذا قرر المضرور إقامة دعوى المسؤولية على كل من الناقل الجوى وتابعه، فإن ما يحصل عليه المضرور من تعويض يكون غالباً فى حدود الحد الأقصى المقرر بالاتفاقية وإلا فإن القول بغير ذلك يجعل المضرور مستحقاً لتعويض قد يجاوز هذا الحد، وفى ذلك تحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية<sup>(٢)</sup>.

٩٧- ومن ناحية ثالثة وأخيرة لا يجوز للتابع أن يتمسك بأحكام تحديد المسؤولية متى أثبت المدعى أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من جانب التابع إما بنية إحداث ضرر، وإما عن رعونة ووعى بإحتمال تشوب ضرر، وذلك أسوة بما قرره بروتوكول لاهى بالنسبة للناقل الجوى، وإلا فإن القول بغير ذلك يجعل التابع فى مركز أفضل من متبوعه أى الناقل الجوى.

٩٨- وتجدر الإشارة إلى أن رجوع المضرور على تابعى الناقل الجوى إنما يكون أساساً بمقتضى المسؤولية التقصيرية لا التعاقدية<sup>(٣)</sup>، إذ إن الفرض هنا هو عدم وجود عقد بينهما. لهذا فهم يتمتعون فقط بحدود المسؤولية - بناء على النص الخاص بالمادة ٢٥ (أ) فقرة أولى- دون باقى الأحكام الأخرى كافتراض الخطأ وأحكام

(١) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٨، هامش (١).

(٢) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٨.

(٣) د. عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

الاختصاص القضائي. أيضا تضمنت المادة الخامسة من اتفاقية جواداغارا لعام ١٩٦١ نصاً مماثلاً لحكم المادة ٢٥ (أ) بالنسبة لرجوع المضرور على تابعي الناقل الفعلي<sup>(١)</sup>.

## الفرع الثاني

### انقضاء دعوى مسئولية الناقل الجوي

٩٩- تضمن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أحكاماً خاصة تتعلق بطرق انقضاء دعوى المسئولية المرفوعة على الناقل الجوي؛ وذلك مراعاة للعدالة واستقرار المعاملات من جهة، ولعدم انشغال ذمته بجسامة دعاوى المسئولية التي يمكن أن تستمر فترة من الزمن ثم ينتهي الأمر إلى عدم وجود أساس قانوني لرفعها من جهة أخرى<sup>(٢)</sup>.

١٠٠- من أجل ذلك يمكن للناقل الجوي الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية المرفوعة عليه في بعض الأحيان، وذلك متى توافرت الشروط المقررة<sup>(٣)</sup>. كما أنه يمكن أن يستفيد من سقوط دعوى المسئولية بمرور مدة معينة.

### أولاً- الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية:

١٠١- حرصت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على مراعاة مصلحة الناقل الجوي من خلال إتاحة الفرصة أمامه بالاستفادة من الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية المرفوعة عليه من قبل المضرورين، وذلك كوسيلة فعالة للحد من تلك الدعاوى<sup>(٤)</sup>.

(١) د. هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٥٨-

٢٥٩، هامش (١).

(٢) د. عاطف محمد الفقى: تطور مسئولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال

١٩٩٩، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤، ص ٢٣٩.

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٩١، ص ٣٩٩.

(٤) د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، بند ١٩٤، ص ٢١٧.

١٠٢- وسوف نعرض لهذه الوسيلة سواء من خلال تحديد نطاق الدفع من جهة، ثم لأحكام هذا الدفع من جهة أخرى.

#### (أ) - نطاق الدفع:

١٠٣- أشارت المادة ٢٦ فى فقرتها الثانية من اتفاقية وارسو إلى ماهية الدفع بعدم قبول الدعوى<sup>(١)</sup>، وذلك بنصها على أنه ينبغي على المرسل إليه أن يسارع - فى حالة تلف البضاعة - بالاحتجاج لدى الناقل بمجرد اكتشافه التلف، وذلك خلال ثلاثة أيام على الأكثر فى حالة الأمتعة، وسبعة أيام من تاريخ استلام البضائع، وأربعة عشر يوماً على الأكثر فى حالة التأخير، وذلك من التاريخ الذى كان ينبغي فيه وضع الأمتعة أو البضائع تحت تصرفه.

وعلى ذلك تكون اتفاقية وارسو قد فرضت التزاماً محدداً على عاتق المرسل، فإذا أخل هذا الأخير بهذا الالتزام ترتب على إخلاله جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة منه على الناقل الجوى<sup>(٢)</sup>.

١٠٤- إذن يتحدد نطاق هذا الدفع بحالتي التلف والتأخير فى نقل الأمتعة أو البضائع فقط. وبالتالي لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى فى حالتي نقل الركاب والهلاك الكلى للأمتعة أو البضائع. وبعبارة أخرى لا مجال لتطبيق أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى فى مجال نقل الركاب، وكذلك فى مجال هلاك الأمتعة أو البضاعة هلاكاً

(١) د. محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، بند ١٠٥، ص ١١٣.

(٢) فى ذات المعنى: د. حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، بند ٧٧، ص ٢٣٩.

كلياً، إذ يتخلف فيه تسليم البضاعة أساساً، وبالتالي لا يتطلب أية إخطارات في هذه الحالة<sup>(١)</sup>.

١٠٥- ويمكن تبرير ذلك في ضوء فلسفة الاحتجاج بوصفه وسيلة تهدف إلى إبداء صاحب الشأن تحفظه على حالة الأشياء المنقولة بعد تسلمه إياها إلى الناقل الجوى وصيرورتها في حيازته وحراسته لها، وهو الأمر الذى ينطبق على المرسل إليه فيما يتعلق بالبضائع، والمسافر فيما يتعلق بالأمثلة وخصوصاً في حالتى التلف والتأخير فقط. وبالتالي لا يمكن أن ينطبق ذلك على نقل الركاب أو هلاك الأمثلة أو البضاعة هلاكاً كلياً<sup>(٢)</sup>.

١٠٦- ولقد ثار الخلاف فى الفقه والقضاء حول مدى تطلب الاحتجاج فى حالة الضياع أو الهلاك الجزئى للأمثلة أو البضائع *Pert partielle ou manquants* أسوة بالتلف؟<sup>(٣)</sup>

١٠٧- يذهب رأى فقهى مفاده أن الراجح فقهاً وقضاءً عدم تطلب ذلك الاحتجاج اللهم إلا إذا كان الضياع أو الهلاك الجزئى مساوياً للتلف فيأخذ حكمه، وذلك فى الفرض الذى يؤدى فيه ذلك إلى الانقراض من قيمة الشئ بحسب الاستعمال الذى أعد له<sup>(٤)</sup>.

وبالتالى ليس من المقبول تبنى تفسيراً حرفياً لمصطلح التلف المنصوص عليه صراحة فى الفقرة الثانية من المادة ٢٦ من الاتفاقية

(١) لمزيد من التفصيل انظر: د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ١٠، ص ٤١٧ وما بعدها.

(٢) فى ذات المعنى: د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ٤، ص ٣٩٧.

(٣) وتجدر الإشارة إلى أن الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية على الناقل بمقتضى المادة ٢٥١ من قانون التجارة المصرى لا يقتصر فقط على حالة التلف وإنما يمتد ليشمل حالة الهلاك الجزئى. وفى المقابل فهو ينحصر عن الهلاك الكلى والتأخير.

(٤) انظر فى ذلك: د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٥، ص ٣٣٠.

على نحو يفضى إلى وجود تمييز فى المعاملة بينه وبين الهلاك الجزئى. من أجل هذا يجب البحث عن نية واضعى الاتفاقية بما يفضى إلى ضرورة فهم التلف على أنه يتضمن أيضاً هلاك جزء من البضاعة المنقولة<sup>(١)</sup>.

١٠٨- ويذهب رأياً آخر إلى أن النصوص صريحة فى اقتصار الاحتجاج من جانب المرسل إليه حال اكتشافه تعرض بضاعته للتلف وهو مقصود واضعى الاتفاقية. أضف إلى ذلك أن نص المادة ١٨ من الاتفاقية والمادة ٤ من بروتوكول لاهى المعدل لها تشير إلى مساءلة الناقل الجوى عن الضرر الذى يقع فى حالة هلاك البضائع او الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها. وما تقدم إنما يعبر عن تعدد مصادر الضرر التى من بينها الهلاك والتلف، وكلا اللفظين له معنى مختلف عن الآخر سيما وأن المادة ٢٦ من الاتفاقية تعنى فقد بدعوى المسؤولية وإجراءاتها، ومن ثمة لا مجال لتطبيق أحكام الدفع بعدم القبول.

ويدعم هذا الرأى بأن أحكام الدفع بعدم القبول لها طبيعة استثنائية مما لا يجوز معه التوسع فى تفسيرها طالما أن الفقرة الثانية من المادة ٢٦ من الاتفاقية تتحدث أساساً عن التلف فلا مجال لمد نطاق تطبيقه إلى حالة الهلاك الجزئى<sup>(٢)</sup>. وبذلك يكون المشرع الدولى قد أولى رعايته للناقل على حساب المضرورين من المرسل إليهم<sup>(٣)</sup>.

### (ب) - أحكام الدفع:

(١) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ٧، ص ٤٠٧-٤٠٨، وما أشار إليه من أحكام قضائية هامش (١).

(٢) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٦٠.

(٣) لمزيد من التفصيل انظر: د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ٨، ص ٤٠٨ وما بعدها.

١٠٩- فرضت الفقرة الثانية من المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو على عاتق المرسل إليه ضرورة إرسال احتجاجاً إلى الناقل الجوي بمجرد اكتشافه واقعة التلف الذي أصاب الأمتعة او البضاعة<sup>(١)</sup>.

وتطبيقاً لذلك يلتزم المرسل إليه بإجراء الاحتجاج من أجل إثبات حالة البضاعة المنقولة عند الوصول؛ ومع ذلك ليس هناك ما يمنع المرسل من إرسال الاحتجاج إلى الناقل طالما أن اسمه قد ورد في خطاب النقل الجوي. إذ أن الهدف من الاحتجاج هو إخطار الناقل بالتلف أو التأخير بالإضافة إلى مراعاة مصلحة صاحب البضاعة في جمع الأدلة والحفاظ عليها تمهيداً لإقامة دعوى المسؤولية عليه<sup>(٢)</sup>.

١١٠- وبصريح نص المشرع الدولي فإنه يجب إرسال الاحتجاج إلى الناقل. أما إذا كان النقل متتابعاً فيمكن إرساله إلى الناقل الأول أو الناقل الأخير وفقاً لمضمون الفقرة الثالثة من المادة ٣٠ من اتفاقية وارسو، ويجوز إرسال الاحتجاج إلى الناقل الفعلي بحيث أنه ينتج ذات الآثار كما لو كان في مواجهة الناقل المتعاقد، وذلك وفقاً لاتفاقية جواداغارا<sup>(٣)</sup>.

١١١- وعملياً يأخذ الاحتجاج شكل التحفظ في سند النقل سواء تم ذلك في إيصال البضاعة أو خطاب النقل الجوي<sup>(٤)</sup>. وبالتالي

Diederiks-

(١)

Verschoor, op.cit., P. 147.

(٢) د. محمد السيد الفقي، المرجع السابق، بند ١٣، ص ٤٢٧ - ٤٢٨ .

(٣) المادة ٤ من الاتفاقية.

(٤) وقد قضت محكمة النقض المصرية في عام ١٩٨٩ بأن " مفاد ما نصت عليه المادة ٢٦ من اتفاقية فانسوفيا الدولية للطيران المعدلة بالمادة ١٥ من بروتوكول لاهاي في ٢٨/٩/١٩٥٥، والتي وافقت =مصر عليها بالقانونين رقمي ٥٩٣، ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥، إنه في حالة اكتشاف تلف في البضاعة يجب على المرسل إليه أن يوجه إلى الناقل بمجرد ذلك احتجاجاً في شكل تحفظ على سند الشحن أو في صورة محرر خلال سبعة أيام على الأكثر إذا تعلق الأمر بالأمتعة وأربعة عشر

فإن ورود الاحتجاج على سند النقل ذاته يمثل الطريق الطبيعي لفعالية تحفظات المرسل إليه.

وتطبيقاً لما تقدم فقد أجازت الفقرة الثالثة من المادة ٢٦ من الاتفاقية إثبات الاحتجاج فى شكل تحفظ يدرج فى سند النقل سواء أكان استمارة الأمتعة أو خطاب النقل الجوى. وغالباً ما تكون نسخة المرسل إليه التى ترافق البضاعة وتسلم إليه عند الوصول هى التى يجب أن تتضمن تحفظاته.

١١٢- وقد يثار التساؤل فى الفرض الذى يدون فيه المرسل إليه تحفظاته على البضاعة المسلمة إليه على تلك النسخة دون أن يقوم بإعادتها إلى الناقل مما ينتفى معه علمه بها أو أنه علم بها بعد فوات الأوان؟ فى هذه الحالة يتعين على المرسل إليه الحصول من الناقل على تصديقه على تلك التحفظات، أو إعادة صياغتها على مخالصة التسليم التى يطلبها الناقل من المرسل إليه عند تسليمه البضاعة، أو بكتابتها مرة أخرى فى ورقة ترسل للناقل فى المواعيد المحددة بالاتفاقية<sup>(١)</sup>.

ومع ذلك ليس هناك ما يمنع من اتخاذ الاحتجاج أى صورة أخرى بخلاف تدوين التحفظات فى سند النقل<sup>(٢)</sup>. وبذلك يمكن مواجهة الفروض التى يحتفظ فيها المرسل إليه بنسخته المدون بها تحفظاته على البضاعة دون أن يسلمها للناقل، أو أن هذا الأخير يريد أن تظل

---

يوماً إذا تعلق الأمر بالبضائع وذلك من تاريخ استلامها، فإذا لم يوجه الاحتجاج فى المدة المذكورة، كانت دعواه ضد الناقل غير مقبولة إلا فى حالة التدليس من جانب الأخير". (الطعن رقم ٣٠٣٢ لسنة ٥٧، جلسة ١٩٨٩/١/٩، س ٤٠، ع ١، ص ١٠٩، ق ٢٥)

(١) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ١٥، ص ٤٣٠ - ٤٣١.

(٢) فى ذات المعنى: د. وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص ٢٧٠.

نسخته الموقعة من المرسل ( أو مخالصة التسليم) نظيفة دون أية تحفظات من جانب المرسل إليه، أو تأخر الكشف عن تلف البضاعة إلى ما بعد إعطاء الناقل تلك المخالصة وبخاصة غذا كانت البضاعة مودعة في أحد المخازن أو كان التلف غير ظاهر<sup>(١)</sup>.

١١٣- فإذا تم اتخاذ الاحتجاج على هذا النحو رتب آثارها القانونية طالما تم إرساله للناقل الجوي في المدة المقررة للاحتجاج<sup>(٢)</sup>، شريطة أن يكون مكتوباً<sup>(٣)</sup>. وبالتالي لا مجال هنا للاحتجاج الشفهي في إبداء تحفظات على البضاعة<sup>(٤)</sup>. ولم يستلزم المشرع الدولي ثمة شكلاً معيناً في الاحتجاج وإن كان العمل قد جرى على أن يكون بخطاب موصى عليه بعلم الوصول، إلا أنه ليس هناك ما يمنع من أن يكون مرسلأ عبر الفاكس أو التلكس أو أى وسيلة أخرى من وسائل الاتصال الحديثة. وأخيراً يمكن أن يقوم التقرير الرسمي بالتلف المعد من قبل المرسل إليه عند استلام الشحنة مقام الاحتجاج الكتابي شريطة أن يتم تسليمه لمدير إدارة الشحن في المدة المحددة قانوناً<sup>(٥)</sup>.

١١٤- ويجب إرسال الاحتجاج إلى الناقل الجوي فور اكتشاف واقعة التلف، وذلك في ميعاد أقصاه ثلاثة أيام في حالة الأمتعة، وسبعة أيام في حالة البضائع. وفي هاتين الحاليتين يحسب هذا الميعاد من تاريخ استلام الأمتعة أو البضائع. وأخيراً مدة أربعة

(١) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ١٦، ص ٤٣٢ .

(٢) المادة ٢٦ فقرة ثالثة من اتفاقية وارسو.

(٣) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٦٠.

(٤) قريب من هذا المعنى: د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٥٠،

ص ٣٤٩.

(٥) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ١٦، ص ٤٣٢ - ٤٣٣، هامش (١)



عشر يوماً في حالة التأخير في نقل الأمتعة أو البضائع، وذلك من اليوم الذي وضعت فيه تحت تصرف المرسل إليه.

وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ قد عدل هذه المواعيد بزيادتها وجعلها سبعة أيام بدلاً من ثلاثة أيام في حالة تلف الأمتعة، وأربعة عشر يوماً بدلاً من سبعة أيام في حالة تلف البضاعة، وواحد وعشرين يوماً بدلاً من أربعة عشر يوماً في حالة التأخير في نقل الأمتعة أو البضاعة<sup>(١)</sup>.

١١٥- وفي هذه الحالة لا يجوز إطلاقاً تقصير هذه المواعيد بينما يجوز إطالتها<sup>(٢)</sup>. وتطبيقاً لذلك يقع باطلاً كل شرط يهدف إلى تقصير مدد إرسال الاحتجاج لأنه يؤدي إلى إضعاف حقوق المضررين من خلال إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية خلافاً لأحكام الاتفاقية. أما الشرط الذي يكون من شأنه إطالة هذه المدد فهو من الشروط الصحيحة الذي يؤدي إلى تقوية حقوق المضررين تماشياً مع أحكام اتفاقية وارسو المعدل ببروتوكول لاهاي<sup>(٣)</sup>.

١١٦- وبصريح نص المادة ٢٦ في فقرتها الثانية من اتفاقية وارسو فإنه ينبغي على المرسل إليه أن يسارع - في حالة تلف البضاعة - بالاحتجاج لدى الناقل بمجرد اكتشافه للتلف. ولن يتأتى ذلك إلا إذا بذل المرسل إليه جهداً في التأكد من سلامة البضاعة خلال المدد المذكورة<sup>(٤)</sup>. وبالتالي فإن الأحكام الخاصة بمواعيد إرسال

(١) المادة ١٥ من بروتوكول لاهاي.

(٢) وتجدر الإشارة إلى أن المرسل إليه ملزماً برفع الدعوى خلال مدة تسعين يوماً من تاريخ تسلمه البضاعة بمقتضى المادة ٢٥١ من قانون التجارة المصري.

(٣) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٦١، هامش (١).

(٤) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ٥، ص ٤٠١.

الاحتجاج تكون محصورة في حالة التلف غير الظاهر الذي لا يكشفه المرسل حال استلامه البضاعة.

١١٧- أما في الفرض الذي يكون فيه التلف ظاهراً أمام المرسل إليه عند استلام البضاعة فإنه ينبغي عليه أن يحتج لدى الناقل على هذا التلف فوراً. أما إذا قبل المرسل إليه الأمتعة أو البضاعة بحالتها دون أدنى اعتراض من جانبه فإن ذلك يعد قرينة على سلامتها من العيوب<sup>(١)</sup>، وأنه تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لسند النقل<sup>(٢)</sup>. وما تقدم إنما يعبر عن قرينة التسليم المطابق المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو. ومع ذلك فإن هذه القرينة بسيطة وتقبل إثبات العكس. وبعبارة أخرى يجوز للمرسل إليه إقامة الدليل على أن الضرر قد وقع قبل تسليم الناقل الجوي للبضاعة<sup>(٣)</sup>. ومن الوجهة العملية لا يكون من الميسور دحض مثل هذه القرينة، وذلك لصعوبة مثل هذا الإثبات على المرسل إليه<sup>(٤)</sup>.

١١٨- وقد أشارت شروط الاياتا الخاصة بالبضائع إلى ضرورة إبداء التحفظات فور اكتشافها وبحد أقصى ...، وذلك في حالتى الأضرار الظاهرة أو الهلاك الجزئى للبضاعة<sup>(٥)</sup>.

١١٩- ويتعين على المرسل إليه الالتزام بهذه المواعيد، والمصارعة إلى إرسال الاحتجاج، إذ أن العبرة دائماً بإرسال الاحتجاج

(١) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران ...، المرجع السابق، بند ٣٩٢، ص ٣٩٩.

(٢) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ٥، ص ٤٠١.

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران ...، المرجع السابق، بند ٣٩٢، ص ٣٩٩.

(٤) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٥، ص ٣٣٠.

(٥) المادة ١٢/٢/١.

لا بوقت وصوله إلى الناقل الجوي. ويتم احتساب مواعيد الاحتجاج عن تلف الأمتعة والبضائع من تاريخ استلامها الفعلي بينما يبدأ ميعاد احتساب التأخير من التاريخ الذي كان ينبغي فيه وضع الأمتعة والبضائع تحت تصرف المرسل إليه. فإذا كان هناك اتفاق على تحديد هذا الميعاد فالعبرة بهذا التاريخ أما إذا لم يتم تحديد مسبقاً فالعبرة بالميعاد المعقول. مع ملاحظة أن الأيام المشار إليها في اتفاقية وارسو هي أيام عادية لا أيام عمل أى أنه يدخل فيها الإجازات الرسمية وأيام الأعياد<sup>(١)</sup>.

١٢٠- وغنى عن البيان أن المرسل إليه من حقه رفض استلام البضاعة من الناقل في الفرض الذي يرفض فيه تسجيل تحفظاته في سند النقل. ويكون من الطبيعي أن يطلب الكشف عليها بمعرفة الخبراء المختصين للتحقق من حالتها. فإذا انتهى الخبير من مهمته جاز للمرسل إليه استلامها مع ارسال احتجاج كتابي إلى الناقل مرفق به تقرير معاينة الخبراء في المواعيد المحددة قانوناً<sup>(٢)</sup>.

١٢١- وغالباً ما يتمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه من المضرور في حالة عدم التزام المرسل إليه بإرسال الاحتجاج في المواعيد المقررة في الاتفاقية<sup>(٣)</sup>. ومع ذلك إذا صدر تدليس من الناقل ترتب عليه تخلف الاحتجاج من جانب

(١) المادة ٣٥ من الاتفاقية.

(٢) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ١٩ ص ٤٣٩.

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران ...، المرجع السابق، بند ٣٩٣، ص ٣٩٩.

المرسل إليه<sup>(١)</sup>، فإن لا يستفيد من هذا الدفع بما لا يجوز معه التمسك به أمام المحكمة المختصة<sup>(٢)</sup>.

وقد نص المشرع الفرنسي على الدفع بعدم القبول فى حالة عدم احترام المواعيد المحددة فى المادة ٢٦ من الاتفاقية باستثناء حالة الغش. وبعبارة أخرى فى حالة قيام الناقل الجوى بإخفاء أو محاولة إخفاء تلف البضائع أو فقدها أو تأخيرها، أو بأى وسيلة أخرى، أو بمحاولة منع المرسل إليه من تقديم الاحتجاج فى المدة المحددة. ويضاف إلى ما تقدم حالة القوة القاهرة<sup>(٣)</sup>.

وتطبيقاً لذلك لا يكفى لاستبعاد الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوى مجرد الخطأ البسيط أو الإهمال الصادر عنه. وبالمثل القوة القاهرة إذا منعت المرسل إليه من مراقبة

---

(١) المادة ٢٦ فقرة رابعة من الاتفاقية. وكذلك انظر المادة ٢٥١ من قانون التجارة، والمادة ١٦ من شروط الاياتا بشأن نقل المسافرين والأمتعة.  
(٢) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران ...، المرجع السابق، بند ٣٩٤، ص ٤٠٠.

**Article L6422-4:** Les actions contre le transporteur sont (٣) irrecevables après l'expiration des délais prévus à l'article 26 de la convention mentionnée à l'article L. 6422-2 sauf en cas de fraude.

La fraude est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a, par tout autre moyen, empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis.

Toutefois, la forclusion mentionnée au premier alinéa n'est pas opposable à la victime qui a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure.

حال بضاعته أو تحرير الاحتجاج الكتابي فى المواعيد المحددة قانوناً<sup>(١)</sup>.

### ثانياً- سقوط دعوى المسؤولية:

١٢٢- تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو على أن " تقادم دعوى المسؤولية فى بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق فى رفع الدعوى ".

١٢٣- ويتضح من هذا النص أنه يجب على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوى خلال مدة سنتين سواء من<sup>(٢)</sup>:

١ تاريخ وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة فى الميعاد أو كانت متأخرة.

٢ اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل أبداً إلى مطار الهبوط.

٣ تاريخ وقف النقل فى حالة امتناع الناقل الجوى عن المضى فى تنفيذ عقد النقل الجوى لأى سبب من الأسباب.

---

(١) د. محمد السيد الفقى، المرجع السابق، بند ٢٠ ص ٤٤٤.  
(٢) د. سميرة القليوبى، المرجع السابق، بند ١٩٥، ص ٢١٨. د. مراد منير فهيم، المرجع السابق، بند ٧٤، ص ٧٣-٧٤؛ د. محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، بند ١٠٣، ص ١١١؛ د. حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، بند ١٥٨، ص ١٦١؛ د. محمود مختار بربرى، المرجع السابق، بند ١٩٨، ص ١٤٧؛ د. حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، بند ٧٨، ص ٢٤٣؛ د. يحيى أحمد البناء، المرجع السابق، بند ١٢٩، ص ٣١٧؛ د. ذكرى عبد الرازق محمد، المرجع السابق، بند ١٢٤، ص ١٢٧؛ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، بند ٢٢٨، ص ١٣٦.

ويراعى أنه في الفرض الذي يتأخر فيه الناقل الجوى عن تسليم الأمتعة أو البضاعة رغم وصول الطائرة في الميعاد، فإن الميعاد لا يسرى من تاريخ وصول الطائرة وإنما من تاريخ التسليم<sup>(١)</sup>. وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الفرنسى نص على ميعاد رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوى خلال مدة سنتين تحسب من تاريخ وصول الطائرة في الميعاد أو من اليوم الذى كان يتعين فيه الوصول أو من تاريخ وقف النقل<sup>(٢)</sup>.

124- وينطبق حكم الفقرة الأولى من المادة ٢٩ على كل حالات النقل الجوى بوجه عام<sup>(٣)</sup>، أى سواء كان النقل نقلاً للركاب، أو نقلاً للأمتعة، أو نقلاً للبضائع<sup>(٤)</sup>، وذلك أية تمييز بين نقل وآخر<sup>(٥)</sup>. كما أن هذه المدة ترد على دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوى سواء أكان ناقلاً متعاقداً أم ناقلاً فعلياً<sup>(٦)</sup>.

وتخضع طريقة حساب المدة المذكورة طبقاً لقانون المحكمة المعروض أمامها النزاع<sup>(٧)</sup>. وبالتالي إذا كان القانون هو القانون المصرى، فإن المدة تبدأ من اليوم التالى لوصول الطائرة، أو اليوم الذى كان يتعين على الطائرة الوصول فيه، أو من تاريخ وقف النقل<sup>(٨)</sup>.

(١) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٧٤.

(٢) المادة 5-L6422 من تقنين النقل.

(٣) Michel de Juglart, Op.cit., N°

3342, P. 444 et s.

(٤) د. مراد منير فهميم، المرجع السابق، بند ٧٣، ص ٧٢؛ د. أكرم ياملى، المرجع السابق، بند ٢١٣، ص ٢٤٧.

(٥) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٦، ص ٣٣٢.

(٦) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٧٥.

(٧) المادة ٢٩ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو.

(٨) المادة ١٥ من قانون المرافعات.

١٢٥- أخيراً ثار التساؤل حول الطبيعة القانونية للمدة التي يجب رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوى خلالها أتكون هذه المدة مدة تقادم أم مدة سقوط<sup>(١)</sup>؟ وقد انقسمت الإجابة على هذا التساؤل إلى اتجاهين: الأول يري أن المدة هي مدة تقادم بينما يري الاتجاه الثانى أنها مدة سقوط.

### الاتجاه الأول- مدة تقادم:

١٢٦- يذهب هذا الاتجاه إلى أن مدة السنتين المقررة لرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوى المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو هي مدة تقادم<sup>(٢)</sup>. ويدعم هذا الاتجاه رأيه بأن كافة دعاوى المسؤولية المنصوص عليها بصدد جميع أنواع النقل الأخرى تخضع لمدد تقادم قصيرة يتعين رفع الدعوى خلالها<sup>(٣)</sup>.

(١) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران ...، المرجع السابق، بند ٣٩٦، ص ٤٠٠؛ د. محمود مختار بربرى، المرجع السابق، بند ١٩٨، ص ١٤٧؛ د. حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، بند ٧٨، ص ٢٤٣؛ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، بند ٢٢٨، ١٣٧.

(٢) د. مراد منير فهميم، المرجع السابق، بند ٧٥، ص ٧٤؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٦٣، ص ٣٦٦.

(٣) ويلاحظ أن دعوى مسؤولية الناقل الجوى تنقضى بالتقادم فى قانون التجارة المصرى وفقاً لأحكام المادة ٢٩٦. فمن جهة أولى تتقادم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافرين أو أصابته بأضرار بدنية. وتسرى هذه المدة من تاريخ وقوع الوفاة فى الحالة الأولى، ومن تاريخ وقوع الحادث فى الحالة الثانية. (المادة ٢٩٦ فقرة ثانية).

ومن جهة ثانية تتقادم بمضى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك المتعة والبضائع أو تلفها. وتسرى هذه المدة من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل إلى المرسل إليه أو إلى الجمرى أو إلى الأمين الذى يعينه الفاضى لاستيداع الشيء، وذلك فى حالة الهلاك الجزئى أو التلف. ومن تاريخ مرور ثلاثون يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفى حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف وذلك فى حالة الهلاك الكلى. ( المادتان ٢٨٩، و ٢٩٦ فقرة أولى). =

ولا يختلف النقل الجوى عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا بوسيلة تنفيذه فلماذا يشذ هذا النقل عن تلك القاعدة<sup>(١)</sup>.

١٢٧- وقد اتجهت بعض المحاكم الفرنسية إلى ذات الاتجاه لاسيما حكم محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٢٤ يونيو ١٩٦٨<sup>(٢)</sup>، وحكمى الدوائر المجتمعة لذات المحكمة بتاريخ ١٤ يناير ١٩٧٧، وبتاريخ أول يوليو ١٩٧٧، وبالتالي تخضع هذه المدة لأحكام الوقف والانقطاع فى قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع<sup>(٣)</sup>.

### الاتجاه الثانى - مدة سقوط:

١٢٨- يذهب هذا الاتجاه إلى أن مدة السنتين المقررة لرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوى المنصوص عليها فى المادة ١/٢٩ من اتفاقية وارسو هى مدة سقوط لا مدة تقادم، وبالتالي لا يرد عليها وقف أو انقطاع<sup>(٤)</sup>. ويدعم هذا الاتجاه رأيه بأن اتفاقية وارسو ذاتها قد استخدمت اصطلاح السقوط Déchéance، والذي يعنى الحق فى

---

= وأخيراً تتقدم بمضى سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوى. وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفى حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى إذا وجد فى نفس الظروف. (المادة ٢٩٦ فقرة ثالثة).

(١) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٦، ص ٣٣٢.

(٢) Civ. Cass., 24 juin 1968, D.1968, 745, note Chauveau, (٣) J.C.P., 1968, II 15704, R.G.A.E, N°3, 1973, P. 242.

(٣) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٧٤، هامش (١).

(٤) الطعن رقم ١٤٥٢ لسنة ٥٠ قضائية، جلسة ١٩٨٥/٥/٨، س ٣٦، ع ٢، ص ٧٣٥، ق ١٥١.

Cour d'appel de Rennes ( 3<sup>ch</sup>. Civ.) 22 juin 1973, R.G.A.E, N°3, 1973, P. 333, Cour d'appel de paris ( 1<sup>ch</sup>) 30 mai 1972, R.G.A.E, N°1, 1973, P. 103,



رفع الدعوى، وهو ما كان فى ذهن واضعى اتفاقية وارسو<sup>(١)</sup>، وليس اصطلاح التقادم Prescription<sup>(٢)</sup>.

ويضاف إلى ذلك أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لكافة الدول نظراً لاختلاف قوانينها الداخلية فى شأن تحديد أسباب الوقف والانقطاع. ولا يغيب عن البال أن رائد اتفاقية وارسو كان دائماً توحيد المسائل المتعلقة بالنقل الجوى<sup>(٣)</sup>. لهذا يعد هذا الاتجاه هو الراجح فى الفقه<sup>(٤)</sup>، وما يجرى عليه العمل فى أحكام القضاء<sup>(٥)</sup>.

١٢٩- أخيراً لا ترد مدة السقوط على دعوى المسافر على الناقل بشأن المطالبة باسترداد ثمن تذكرة سفر لم يتم، أو دعوى رجوع المضرور على تابعى الناقل الجوى<sup>(٦)</sup>، أو دعوى رجوع الناقل على المرسل أو المرسل إليه عن الضرر المسبب من جراء بيان خاطئ<sup>(٧)</sup>، أو دعوى رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض،

(١) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٩٧، ص ٤٠١. Cour d'appel de Rouen ( 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>ch. Civ. réunites) 11 mai 1970, Cie Air France c/ Vve Spiers, R.G.A.E, N°4, 1970, P. 404, Cour d'appel de Paris ( 1<sup>e</sup>ch) 30 mai 1972, R.G.A.E, N°1, 1973, P. 103.

(٢) د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، بند ١٥٦، ص ٣٣٢.

(٣) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٧٥.

(٤) د. محمود مختار بربرى، المرجع السابق، بند ١٩٨، ص ١٤٨.

(٥) الطعن رقم ١٤٧٣ لسنة ٥٠ قضائية، جلسة ١٧/٤/١٩٨٥، س ٣٦، ع ١، ص ٦١١، ق ١٢٨؛ الطعن رقم ١٤٥٢ لسنة ٥٠ قضائية، جلسة ٨/٥/١٩٨٥، س ٣٦، ع ٢، ص ٧٣٥، ق ١٥١ =

=Paris, 30 mai 1972, D.1973, 173, R.G.A.E. 1973, 103.

(٦) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٧٥.

(٧) د. هشام فضلى، المرجع السابق، بند ٧١، ص ٩٥.

البعض، أو دعوى رجوع الوكيل بالعمولة على متلقى خدمة النقل من مسافرين أو شاحنى بضائع<sup>(١)</sup>.

---

(١) د. هانى دويدار، الوجيز فى قانون الطيران...، المرجع السابق، ص ٢٧٥.



## المبحث الثانى

### دور التأمين فى انجاز تعويضات المسافرين والشاحنين

١٣٠- غالباً ما يلعب التأمين الجوى دوراً حيوياً فى مجال النقل الجوى، فمع تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران يصبح الناقل الجوى مسؤولاً عن الأضرار التى تلحق بالمسافرين أو الأمتعة أو البضاعة التى يتولى نقلها<sup>(١)</sup>. ويترتب على ذلك من الوجهة القانونية صيرورة الناقل الجوى مسؤولاً عن الوفاء بالتعويضات سواء لمتلقى خدمة النقل أو ورثتهم أو بوجه عام للأشخاص الذين الحققت بهم الطائرة على سطح الأرض. ويضاف إلى ذلك العبء المالى الذى يتحمله الناقل الجوى من جراء فقد الطائرة خاصة إذا أخذنا فى الاعتبار أن مزاوله النشاط الجوى يتطلب فى الغالب استثمارات مالية ضخمة من أثمان الطائرات والأجهزة المختلفة وأجور العاملين وتدريبهم<sup>(٢)</sup>. ويفضى ما تقدم إلى صيرورة التأمين أمراً لا غنى عنه لجميع العاملين فى الحقل الجوى<sup>(٣)</sup>، من ناقلين ومقدمى خدمات جوية ومتلقى خدمة النقل من ركاب أو شاحنى بضائع<sup>(٤)</sup>، وذلك من أجل مواجهة مخاطر الطيران المختلفة<sup>(٥)</sup>.

(١) Diederiks-

Verschoor,op.cit.,P. 328.

(٢) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٣٠، ص ٤٦١.

(٣) Maurice Picard, op.cit., P. 186.

(٤) Diederiks-Verschoor,op.cit.,P. 328.

(٥) Max Litvine: Précis élémentaire de droit aérien, Bruxelles établissements émite bruylant, 1953, N° 457,P. 247.

١٣١- ترجع بدايات التأمين إلى عام ١٩٠٨ بعد الحرب العالمية الأولى حيث ظهر التأمين على الطائرات كنوع خاص من الأعمال التجارية من قبل الطيارين العسكريين فيما يعرف بصناعة التأمين. وقد تم إجراء أول بوليصة تأمين على الطيران في عام ١٩١١ من قبل مؤسسة اللويدز بلندن بالمملكة المتحدة. وقد أدى التوسع في الطيران التجاري في الفترة ما بين الحرب العالمية الأولى والثانية إلى زيادة الطلب على التأمين. وفي أوائل خمسينات القرن العشرين أقامت مؤسسة اللويدز بلندن، مركزاً للتأمين من مخاطر الطيران. وقد أقامت اللويدز نظاماً راسخاً جماعياً لتوفير التغطية التأمينية لعدد من المسؤوليات المختلفة بحيث يتم توزيع المخاطر بين عدد من شركات التأمين<sup>(١)</sup>.

١٣٢- ولقد أصبح التأمين بوجه عام من الظواهر التي تعم كل الأنشطة المرتبطة بالملاحة الجوية خصوصاً في أعقاب الحرب العالمية الثانية. ومما ساعد في ازدهار التأمين الجوي التناقص النسبي الملحوظ في وقوع الكوارث الجوية، وذلك بفعل التطور الحاصل في مجال تكنولوجيا صناعة الطائرات من جهة، وتقرير المسؤولية المحدودة للناقل الجوي من جهة أخرى<sup>(٢)</sup>. لهذا كان من الطبيعي ظهور التأمين على جسم الطائرة والتأمين من مسؤولية الناقل الجوي

Diederiks-

(١)

Verschoor,op.cit.,P. 328.

(٢) لمزيد من التفاصيل حول إنتشار التأمين الجوي وتطوره انظر: د.حسن يوسف محمود، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، دراسة قانونية مقارنة مع التطبيق على مؤسسة مصر للطيران، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٤٢٠ هـ، ٢٠٠٩ م، ص ٢٣ - ٤٤.

عن الأضرار التي تلحق المسافرين أو الشاحن<sup>(١)</sup>، وغيرها من صور التأمين الأخرى<sup>(٢)</sup>. وبذلك تكون شركات التأمين قد ساهمت في تخفيف حدة المخاطر الجوية التي تسود مجالات النقل الجوي المختلفة<sup>(٣)</sup>. خاصة مع إنتشار مؤسسات التأمين على الطيران بإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية فيما يعرف بـ " سوق التأمين الجوي " مثل سوق التأمين على الطيران في لندن، ومؤسسة اللويدز، وجمعية مؤمنى الطيران باللويدز، وجمعية مكاتب التأمين الجوي، ومكاتب التوقيع على بوالص اللويدز، وجمعية المؤمنين الدوليين، والاتحاد الدولي لمؤمنى الطيران<sup>(٤)</sup>.

وسوق التأمين الجوي هو سوق عالمى يتميز بصعوبة تقييم المخاطر الجوية وحساب الأقساط<sup>(٥)</sup>، لهذا يتحكم فى هذا السوق عدة دول مثل الولايات المتحدة الأمريكية، واليابان، والصين، والمملكة المتحدة، وفرنسا<sup>(٦)</sup>.

---

(١) Max Litvine, Op.cit., N° 458, P. 248 et s.

(٢) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٣٠، ص ٤٦١-٤٦٢.

(٣) Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 327.

(٤) راجع فى ذلك: د. حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٢١٠ وما بعدها.

(٥) E. Du Pontavice: Quelques aspects de l'assurance aeriennne, R.G.A.E, N°1, 1967, N°.8, P. 10, Vincent Grellière, Op.cit., P. 629.

(٦) Les Amélie des Monstiers : Bilan du marché de l'assurance, Les marchés de l'assurance en 2018, Note de conjoncture Septembre 2017, P. 4, in <http://blog.willis.com>, visité le 1/5/2018.

١٣٣- ولم يرد تنظيم ضمانات المسؤولية في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ولا تعديلاتها المتلاحقة، والتي تكفل للمضروبين سواء المسافرين أو أصحاب الأمتعة المسجلة أو البضائع حصولهم على التعويض المستحق لهم عن الأضرار التي لحقت بهم<sup>(١)</sup>. وقد اكتفى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ بالنص على توصية (ب) بأن تقيم الدول المتعاقدة نظم الوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ سواء عن طريق تأمين إجباري أو ضمان بنكي أو وديعة نقدية.

١٣٤- وقد استند قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون رقم ١٢ لسنة ٢٠١٨<sup>(٢)</sup>، إلى نص المادة السادسة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ التي تسمح للدول المتعاقدة بفرض بعض الشروط على الطائرات التي تعمل على خطوط جوية دولية منظمة<sup>(٣)</sup>. وتطبيقاً لذلك فرض في الفقرة الأولى من المادة ١٣٨ منه على كل مستثمر لطائرة تعمل في إقليم الجمهورية أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن الطائرة والأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض. بينما جاءت الفقرة الثانية لتتص على وجوب قيام مستثمر الطائرة بالتأمين على مستخدميه المعرضين لمخاطر الطيران لتغطية الأضرار التي قد تنشأ عنها.

وتجدر الإشارة إلى أن التأمين على هذا النحو يمثل أحد الشروط الواجب توافرها في الطائرات التي تعمل في الإقليم المصري

(١) د. وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص ٢١٠.  
(٢) الجريدة الرسمية، العدد ٧ مكرر (و)، ٢٠١٨/٢/٢١.  
(٣) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٦٥، ص ٣٦٨.

والتي يمكنها الحصول على ترخيص بالطيران في مصر<sup>(١)</sup>. أيضا فإن الفصل الثالث من الباب الحادى عشر من قانون الطيران المدنى لعام ١٩٨١ والمعنون بـ " التامين والضمانات اللازمة لتغطية المسؤولية المتعلقة باستثمار الطائرات " لا يتضمن أدنى تنظيم لعقود التامين الجوى، بل أنه جاء قاصراً على بعض الأحكام العامة بوجوب التامين والضمانات البديلة ووجوب حمل شهادات التامين على متن الطائرة<sup>(٢)</sup>.

١٣٥- وعلى ضوء ما تقدم يمكن تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين: نعرض فى الأول للأحكام العامة للتأمين الجوى فى قانون الطيران المدنى، بينما نعرض فى الثانى للتأمين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوى.

### المطلب الأول

#### الأحكام العامة للتأمين الجوى

١٣٦- لقد سن المشرع المصرى فى قانون الطيران المدنى لعام ١٩٨١ بعض القواعد المتعلقة بوجوب التأمين من المسؤوليات المتعلقة باستثمار الطائرات من جهة، كما تتعلق ببدايل التأمين التى يرتضيها المشرع من أجل تغطية تلك المسؤوليات من جهة أخرى.

### الفرع الأول

#### وجوب التأمين من المسؤوليات المتعلقة باستثمار الطائرات

١٣٧- أوجب المشرع المصرى على مستثمر الطائرة التأمين ضد مخاطر بعض حالات المسؤولية التى يتعرض لها، وذلك من أجل

(١) المادة العاشرة بند (٦) من قانون الطيران المدنى لعام ١٩٨١.

(٢) المواد من ١٣٨ إلى ١٤١ من القانون.



ضمان تغطية التعويضات الناشئة عن ذلك<sup>(١)</sup>. وتطبيقاً لذلك يجب على مستثمر الطائرة التأمين لتغطية المسؤولية من الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن الطائرة<sup>(٢)</sup>.

١٣٨- وفي هذا الإطار يتعين الحديث عن مستثمر الطائرة بوصفه المسئول عن إجراء التأمين من جهة، والمؤمن الجوى الذي يضمن المخاطر الجوية التي يتحملها الناقل الجوى الملزم بالوفاء بالتعويضات لمتلقى خدمة النقل من جهة أخرى.

### أولاً- مستثمر الطائرة:

١٣٩- القى المشرع المصرى عبء القيام بالتأمين على عاتق مستثمر الطائرة، وذلك دون أية تفرقة بين الطائرات الوطنية والطائرات الأجنبية<sup>(٣)</sup>؛ وهذا الأخير هو كل شخص طبيعي أو اعتباري يقوم بالاستثمار فى أحد أنشطة الطيران المدني<sup>(٤)</sup>. أما الناقل الجوى فهو كل شخص طبيعي أو اعتباري يقوم بتشغيل خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أى منها فى مجال تشغيل الطائرات أو يعرض هذا التشغيل<sup>(٥)</sup>.

١٤٠- ويتضح من ذلك أن تعريف المستثمر يتوقف على قيامه بالاستثمار فى نشاط من أنشطة الطيران المدني. أما تعريف

---

(١) المادة ١٣٨ من قانون الطيران المدني لعام ١٩٨١ ز  
(٢) أضف إلى ذلك الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض، والأضرار التي تصيب مستخدمى مستثمر الطائرة المعرضين لمخاطر الطيران.  
(٣) وتلزم لوائح النقل الأمريكية بضرورة تغطية المسؤولية الجوية عن طرق التأمين من مسؤوليتها، وذلك بصرف النظر عما إذا كانت شركة الطيران أمريكية أو أجنبية. ( 14 CFR 205 ) وذلك بموجب شهادة تأمين نموذج (٦٤١٠) أو (٦٤١١).

(٤) المادة الأولى بند ٩ من القانون.

(٥) المادة الأولى بند ١٨ من القانون.

الناقل الجوي فإنه يتوقف على مدى قيامه بتشغيل خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أى منها فى مجال تشغيل الطائرات أو يعرض هذا التشغيل. وبالتالي فهو الذى يتولى مشروع النقل الجوي سواء أكان مالكا للطائرة التى تقوم بالنقل أم كان مستاجراً لها عارية أو بالطاقم.

١٤١- وكان مؤدى ذلك أن يكون الناقل الجوي لا مستثمر الطائرة هو المنوط به التأمين ضد الأضرار التى تلحق بمتلقى خدمة النقل إلا أن المادة ١٣٨ من القانون تلقى بهذا الالتزام على عاتق المستثمر دون الناقل الجوي رغم عدم مسؤوليته المدنية عنها فى الأحوال التى لا يعد فيها ناقلاً جويًا.

١٤٢- من أجل ذلك يذهب أستاذنا الدكتور هانى دويدار إلى ضرورة تعديل الفقرة الأولى من المادة ١٣٨ من قانون الطيران المدنى لجعل الناقل الجوي لا مستثمر الطائرة ملزماً بالتأمين من المسؤولية عن الأضرار التى تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التى تكون على متن الطائرة. وبذلك يتحقق ربط الالتزام بالتأمين بكل صورة من صور المسؤوليات الناشئة عن المخاطر الجوية.

ويبدو أن المشرع المصرى قد الزم كل مستثمر لطائرة تعمل فى إقليم الجمهورية أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التى تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التى تكون على متن الطائرة بإعتباره الشخص الذى يطلب اساساً بتصاريح الطيران للعمل فى الإقليم المصرى. وبالتالي يكون النص الحالى للمادة ١٣٨ من القانون متسقة مع جعل التأمين شرطاً من الشروط الواجب توافرها فى الطائرة التى تعمل فى الإقليم المصرى.

ومع ذلك يتجاوز التأمين الجوي الحدود الضيقة لتوافر شروط

العمل فى مصر من خلال ضرورة الحصول على التصاريح المذكورة ليمتد لضمان تغطية المسئوليات الناشئة عن الأضرار المذكورة فى المادة ١٣٨ من القانون، وذلك من أجل حماية المصالح المشروعة لملتقى خدمة النقل. وفى هذه الحالة لا مناص من ربط الالتزام بالتأمين بكل صورة من صور المسئوليات المشار إليها<sup>(١)</sup>.

#### ثانياً- المؤمن الجوى:

١٤٣- حرص المشرع المصرى على التثبيت من قوة مركز المؤمن المالى، وذلك بإعتباره الضامن لمبالغ التعويض التى قد يحكم بها على مستثمر الطائرة. ويبدو ذلك جلياً من اشتراطه الحصول على ترخيص بالتأمين من جهة، وأن تفيد دولة محددة بمقدرته المالية لتحمل مثل هذا الالتزام من جهة أخرى.

#### (أ)- الترخيص بالتأمين للمؤمن الجوى:

١٤٤- تنص المادة ١٣٩ من قانون الطيران المدنى على أنه " يجرى التأمين المشار إليه فى المادة السابقة لدى مؤمن مرخص له بالتأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة ".

ويتضح من ذلك أن المشرع يشترط فى المؤمن أن يكون مرخصاً له بالتأمين بمقتضى الدولة المسجلة فيها الطائرة. وبالتالى إذا تخلف هذا الشرط فى المؤمن الجوى فإنه يحق لسلطات الطيران المدنى أن ترفض التصريح للطائرة بالطيران فى الإقليم المصرى<sup>(٢)</sup>.

وتطبيقاً لما تقدم إذا كانت الطائرة مسجلة فى مصر فإنه يجب أن يتم التأمين لدى مؤمن مرخص له وفقاً لأحكام القانون المصرى،

(١) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٤١، ص ٤٧٠.

(٢) وذلك وفقاً للمادتين ٩ بند ثانياً و ١٠ بند ٦ من القانون.

وذلك بإعتبار أن التسجيل هو ضابط تحديد جنسية الطائرة<sup>(١)</sup>.

١٤٥- ومع غياب أى نظام خاص بالتأمين الجوى فى مصر<sup>(٢)</sup>، يكون من الواجب اخضاعه للأحكام العامة الواردة فى القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ بشأن الإشراف والرقابة على التأمين<sup>(٣)</sup>.

١٤٦- ولقد حددت المادة الأولى من القانون المذكور فروع التأمين التى يجوز لهيئات الخاضعة لأحكامه القيام بها، والتى من بينها " التأمين ضد أخطار النقل البرى والنهرى والبحرى والجوى وتأمينات المسئوليات المتعلقة بها "، " والتأمين على أجسام الطائرات وآلاتها ومهماتهما، وتأمينات المسئوليات المتعلقة بها "<sup>(٤)</sup>.

١٤٧- وتحدد المادة الثانية من القانون المنشأت التى تزاول التأمين وإعادة التأمين وهى: (أ) شركات التأمين وإعادة التأمين، (ب) جمعيات التأمين التعاونى، (ج) صناديق التأمين الخاصة، (د) صناديق التأمين الحكومية، (هـ) مجتمعات التأمين. وشركات التأمين فقط هى التى تقوم بالتأمين الجوى، وذلك لعدم شموله لموضوعات صناديق التأمين الخاصة وصناديق التأمين الحكومية من جهة، ولعدم

---

(١) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٤٠، ص ٤٩-٥٠.  
(٢) وذلك بعكس المشرع الفرنسى الذى أصدر تقنين التأمين المعدل فى ٢٥ إبريل ٢٠١٨. وقد عالج فيه أحكام عقد التأمين الجوى فى الكتاب الأول فى المواد من L. ١-١٠٠ إلى L. ٢٠٠، والتأمينات الإجبارية فى الكتاب الثانى فى المواد من L. ١-٢٠٠ إلى L. ٢٩٩، والمشروعات فى الكتاب الثالث فى المواد من ١-٣٠٠ إلى L. ٣٩٩، والمنظمات والأنظمة الخاصة بالتأمين فى الكتاب الرابع فى المواد من ١-٤٠٠ إلى L. ٤٩٩، ووسائط التأمينات فى الكتاب الخامس فى المواد من ٥٠٠ إلى L. ١-٥٦١.

(٣) الجريدة الرسمية، العدد ١٠ تابع (ب)، فى ٥ مارس ١٩٨١. وقد عدل هذا القانون بمقتضى كل من القانون رقم ٩١ لسنة ١٩٩٥، والقانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٩٨، والقانون رقم ١١٨ لسنة ٢٠٠٨.

(٤) المادة الأولى بند ثانياً (٢، ٤) من القانون.

لجوء شركات الطيران إلى التأمين التبادلي من جهة أخرى.

١٤٨- وشركات التأمين في مصر إما أن تكون شركات عامة وإما شركات خاصة سواء كانت من شركات القطاع الخاص أو من الشركات التي تنشأ بمقتضى قوانين الاستثمار<sup>(١)</sup>.

١٤٩- وأخيراً فيما يتعلق باستثمار طائرة أجنبية فإنه يكفي أن يتم التأمين ضد الأضرار التي تلحق بمتلقى خدمة النقل لدى مؤمن مرخص له بمقتضى قوانين دولة جنسية الطائرة دون أن يشترط في هذه الحالة أن يكون المؤمن مصرياً<sup>(٢)</sup>.

#### (ب) - المقدره الماليه للمؤمن الجوى:

١٥٠- تنص المادة ١٤١ من قانون الطيران المدني " يجوز لسلطات الطيران المدني أن تفرض على أية طائرة تعمل في إقليم الجمهورية، حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت إجراء التأمين وفقاً للأحكام المقررة في هذا الفصل، وكذلك شهادة تثبت مقدرةه المالية صادرة من السلطة المختصة في الجمهورية المسجلة فيها الطائرة أو في الجمهورية التي يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله، ويمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار إليها على متن الطائرة، بإيداع صورة معتمدة منها لدى سلطات الطيران المدني " .

١٥١- ويتضح مما تقدم عدة أمور مهمة، فمن ناحية أولى فقد أجاز المشرع لسلطات الطيران المدني أن تفرض على أية طائرة

(١) لمزيد من التفصيل " د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٥١، ص ٤٧٦ وما بعدها.

(٢) انظر تفصيلاً: د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٤٥، ص ٤٧٢ وما بعدها.

تعمل في الإقليم المصري حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت إجراء التأمين وفقاً للأحكام المقررة في هذا القانون<sup>(١)</sup>.

ويلاحظ أن صياغة نص المادة ١٤١ معيبة بسبب أنه جعل أمر فرض الالتزام بحمل الشهادات الخاصة بالتأمين الجوي جوازياً لسلطات الطيران المدني، مما يجعل هذه السلطات بالخيار بين فرض الالتزام بحمل الشهادات المذكورة من عدمه، سواء تمثل الالتزام بحملها على متن الطائرة أو بإيداع صورة معتمدة منها لدى السلطات المعنية. كما يسمح لسلطات الطيران المدني بالاكتماء بحمل أو إيداع صورة للشهادة الدالة على إجراء التأمين دون الشهادة الدالة على مقدرة المؤمن الجوي المالية، فتتنفى معه الحكمة من تقنين حكم المادة ١٤١ من ضمان حقوق المضرورين المعرضين للمخاطر الجوية<sup>(٢)</sup>.

ويكون اعتماد الصورة من الجهات الرسمية المعنية في دولة تسجيل الطائرة أو دولة المؤمن على حسب الأحوال.

١٥٢- ومن ناحية ثانية قد لا تكتفى سلطات الطيران المدني بالشهادة الصادرة عن المؤمن تغيد إجراء التأمين الجوي، إذ أن مجرد إجراء التأمين قد لا يكون مجدياً في حالة إفسار المؤمن. لذلك أجازت المادة ١٤١ من قانون الطيران المدني لتلك السلطات طلب تقديم شهادة تثبت مقدرة المؤمن المالية تكون صادرة عن السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في الدولة التي يكون فيها إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله.

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٧٠، ص ٣٧٤.  
(٢) راجع في ذلك د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٥٥، ص ٤٨٠.

ويلاحظ أن هذا الأمر لا يثير أية مشكلة بالنسبة للطائرات المصرية ، إذ أن القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ بشأن الإشراف والرقابة على التأمين يتضمن من الأحكام ما يضمن يسار شركات التأمين الخاضعة له والتي تتولى التأمين الجوى فى مصر. فمن جهة يفرض المشرع على شركات التأمين شكل شركات المساهمة التي لا يقل رأسمالها المصدر عن ستين مليون جنية، ولا يقل المدفوع منه عند التأسيس عن نصف المبلغ، وذلك دون الإخلال بقواعد الملاءة المالية التي يصدرها مجلس إدارة الهيئة<sup>(١)</sup>.

١٥٣- كذلك من ناحية ثالثة يفرض المشرع على شركات التأمين تكوين الاحتياطيات، وإبقاء أموال مصرية فى مصر تعادل قيمة هذه الاحتياطيات. ويكون للمؤمن عليهم فى عقود التأمين التي يتم تنفيذها فى مصر امتياز على أموال الاحتياطى الواجب تكوينه<sup>(٢)</sup>. وذلك من أجل حماية مستحقات المستأمنين.

أضف إلى ذلك أن المادة ٣٧ من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ تفرض على شركات التأمين بالنسبة لتأمينات الممتلكات والمسئوليات تكوين عدة احتياطيات مثل مخصصات الأخطار السارية، والتي يتم تكوينها لمقابلة التزامات الشركة عن عمليات التأمين المصدرة قبل إنتهاء السنة المالية وما زالت سارية بعد إنتهائها وبحد أدنى النسب التالية من جملة اكتتابات الشركة عن السنة المالية

---

(١) المادة ١/٢٧، والمستبدلة بالقانون رقم ٩١ لسنة ١٩٩٥ ثم بالقانون رقم ١١٨ لسنة ٢٠٠٨.

(٢) وتنص المادة ٤١ من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ على أنه " يكون للمستفيدين من الوثائق التي تبرمها الشركة وتنفيذها فى جمهورية مصر العربية امتياز على الأموال المخصصة طبقاً للمادتين (٣٧)، (٣٨) يأتى فى المرتبة بعد الامتياز المقرر فى الفقرة (أ) من المادة ١١٤١ من القانون المدنى ".

المنقضية: ١- ،...، ٢- ٢٥% عن عمليات التأمين من أخطار النقل البحري والجوى. كذلك احتياطي مخصصات التعويضات تحت التسوية عن الحوادث التي تم الإبلاغ عنها، ومخصصات التقلبات العكسية. وفي جميع الأحوال يمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار إليها على متن الطائرة ، بإيداع صورة معتمدة منها لدى سلطات الطيران المدني.

وفيما يتعلق بالطائرات الأجنبية التي يتم التأمين عليها ضد المخاطر الجوية التي تتعرض لها خارج الإقليم المصرى فلا يوجد رقابة مباشرة للسلطات المصرية على يسار المؤمنين. لذلك يتعين الاكتفاء بالحصول على شهادة تفيد ذلك سواء كانت الشهادة صادرة عن السلطة المختصة فى الدولة المسجلة فيها الطائرة، أو صادرة عن السلطة المختصة فى الدولة التي يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسى لأعماله. وبذلك يكون المشرع قد واجه الفرض الذى تسمح فيه بعض القوانين الأجنبية للمؤمنين الأجانب عنها ضد المخاطر الجوية التي تتعرض لها طائراتها الوطنية<sup>(١)</sup>.

وبذلك يكون المشرع المصرى قد حرص على ضمان حقوق متلقى خدمة النقل وغيرهم المعرضين للمخاطر الجوية من خلال الأحكام المتقدمة.

١٥٤- أخيراً يثار التساؤل فى حالة تحقق المسؤولية الجوية وعجز المؤمن عن الوفاء بالتعويضات المستحقة للمضرورين، هل يمكن الرجوع على الدولة التي أصدرت الشهادة الدالة على يساره أم لا؟ فى الواقع لا يمكن اعتبار الدولة التي أصدرت الشهادة الدالة على

(١) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٥٩، ص ٤٨٣.



يسار المؤمن فى مركز الكفيل الذى يمكن أن يتعهد بالوفاء بالتعويضات المستحقة للمضروبين<sup>(١)</sup>. وبالتالي كل ما تستطيعه السلطات المصرية هو أن تطالب الدولة التى أصدرت الشهادة بالطريق الدبلوماسى باتخاذ الإجراءات اللازمة فى حالة عدم صحة البيانات الواردة بالشهادة. أضف إلى ذلك أن المشرع المصرى لم يوجب على الدولة المعنية الافادة بقدرة المؤمن على الوفاء بالتعويضات بالعملة المصرية باعتبار أن المضروبين يطالبون بالتعويضات عن الأضرار التى لحقت بهم فى الإقليم المصرى<sup>(٢)</sup>.

## الفرع الثانى

### بدائل التأمين الجوى

١٥٥- تنص الفقرة الأولى من المادة ١٤٠ من قانون الطيران المدنى على أنه " يجوز الاستعاضة عن التأمين المشار إليه فى المادة (١٣٨) بأحد الضمانات الآتية:

- ١- إيداع تأمين نقدي فى خزينة الجمهورية المسجلة فيها الطائرة أو مصرف مرخص له بذلك منها.
- ٢- تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الجمهورية المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتحقق هذه الجمهورية من قدرة المستثمر على الوفاء بالتزاماته.
- ٣- تقديم كفالة من الجمهورية المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتعهد هذه الجمهورية بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة".

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٧٠، ص ٣٧٤.

(٢) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٦٠، ص ٤٨٤.

ويتضح من هذه المادة أن المشرع المصرى أجاز الاستعاضة عن التأمين الجوى ببعض صور الضمانات المذكورة<sup>(١)</sup>.

١٥٦- وعلى ذلك نرى تباعاً صور بدائل التأمين الجوى سواء أكان إيداع التأمين النقدى أم الكفالة المصرفية أم كفالة دولة تسجيل الطائرة.

### أولاً- إيداع التأمين النقدى:

١٥٧- يعد الايداع النقدى ضماناً بديلة للتأمين الجوى، وطالما أن مستثمر الطائرة هو الملتزم أساساً بإجراء التأمين الجوى المشار إليه فى المادة ١٣٨ من القانون يكون من الطبيعى أن يقع الالتزام بالإيداع على عاتقه أيضاً.

وقد منح المشرع المصرى مستثمر الطائرة الخيار بين إيداع التأمين النقدى فى خزانة دولة تسجيل الطائرة المستثمرة، أو إيداعه فى أحد المصارف المرخص لها بذلك من جانب هذه الدولة<sup>(٢)</sup>.

وقد وضع المشرع المصرى فى إعتباره الفرض الذى تكون فيه الدولة مالكة لاسطول جوى خاصة بها سواء تولته هى بنفسها أو من خلال شركات مملوكة لها بالكامل أو بمشاركة رأس المال الخاص فى عمليات النقل الجوى. وفى هذه الحالة تقوم بإيداع التأمين الجوى لدى خزنتها بدلاً من تحمل الأعباء المالية للتأمين الجوى، وذلك أسوة بالمشرع الدولى عند سن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢<sup>(٣)</sup>.

(١) وتجدر الإشارة إلى تطابق هذه الضمانات مع ما نصت عليه الفقرة الرابعة من المادة ١٥ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بشأن المسؤولية الناشئة عن الأضرار التى تلحق بالغير على سطح الأرض.

(٢) فى ذات المعنى: د. وهيب بن ناصر، المرجع السابق، ص ٢١٧.

(٣) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٦٦، ص ٤٨٦ وما بعدها.

وقد يتم الإيداع لدى أحد المصارف المرخص لها بذلك من جانب دولة تسجيل الطائرة<sup>(١)</sup>. وفي هذه الحالة يظل الإيداع قائماً لمواجهة احتمالات الوفاء بالتعويضات ويصنف ضمن الودائع المخصصة لغرض محددة.

١٥٨- ويلاحظ أن هناك ارتباط حتمى فيما بين إيداع التأمين النقدى ودولة تسجيل الطائرة؛ وهو أمر مفهوم من أن إجراء التأمين الجوى أو الاستعاضة عنه بأحد الضمانات، هو من شروط الحصول على كل من الترخيص والتصريح بالطيران فى الإقليم المصرى، وهما يتوقفاً على تسجيل الطائرة فى الدولة التابعة لها<sup>(٢)</sup>.

#### ثانياً- الكفالة المصرفية:

١٥٩- يجوز لمستثمر الطائرة الاستعاضة عن التأمين الجوى بالحصول على كفالة أحد المصارف المرخص لها من قبل الدولة المسجلة فيها الطائرة. وتتمثل هذه الكفالة فى تعهد صادر من البنك بإعطاء مبالغ التعويضات إلى المضرورين عند وقوع الحادث وثبوت مسئولية الطائرة<sup>(٣)</sup>.

وعلى ذلك فإن مستثمر الطائرة ملتزماً قانوناً بالحصول على كفالة البنك المرخص له بذلك<sup>(٤)</sup>؛ ويمكن تكييف العلاقة التى تربطه بالبنك بأنها وعد بكفالة البنك لدين مستقبل يحتمل أن يشغل ذمة المستثمر، وهو وعد قبله هذا الأخير. وليس هناك ما يمنع من أن

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٦٩، ص ٣٧٢.

(٢) راجع المادتين ٩ و ١٠ من القانون.

(٣) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٦٧، ص ٤٨٧.

(٤) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٦٩، ص ٣٧٢.

يستخلص المضرور من ذلك أنه يعد اشتراطاً لمصلحته مما يترتب عليه من نشأة حق مباشر من وراء ذلك<sup>(١)</sup>.

١٦٠- وتجدر الإشارة إلى ان الكفالة وفقاً للقواعد العامة هي عقد يبرم بين الكفيل والدائن بمقتضاه يكفل شخص تنفيذ التزام بأن يتعهد للدائن بأن يفي بهذا الالتزام إذا لم يف به المدين نفسه<sup>(٢)</sup>. ورغم أن الدائن في الكفالة المصرفية هو المضرور من كارثة الطيران لم يبرم في واقع الأمر أى عقد مع البنك الذى تعهد بكفالة دين التعويض إلا أنه يكفى في مجال الكفالة الشخصية رضاء الدائن الضمنى بالكفالة، وذلك من خلال إبرام عقد النقل الجوى أو عقد العمل الجوى<sup>(٣)</sup>.

### ثالثاً- كفالة دولة تسجيل الطائرة:

١٦١- يمكن الاستعاضة عن التأمين الجوى بتقديم دولة تسجيل الطائرة كفالة بمقتضاه تتعهد بالوفاء بالتعويضات التى تشغل ذمة مستثمر الطائرة إذا لم يقيم بالوفاء بها<sup>(٤)</sup>.

وتمثل كفالة دولة التسجيل وسيلة من وسائل تشجيع الاسطول الجوى الوطنى خاصة فى مرحله الأولى أو عند الحاجة لتطويره. فقد تشكل الأعباء المالية للتأمين الجوى عائقاً فى سبيل الاستثمارات فى مجال النقل الجوى، وكذلك يؤدى إيداع التأمين النقدى إلى تجميد مبالغ كبيرة تحول دون الحصول على عائد مجزى. أضف إلى ذلك الصعوبات التى تقابل شركات الطيران محدودة الأصول من الحصول

(١) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٦٨، ص ٤٨٨.

(٢) المادة ٧٧٢ من القانون المدنى.

(٣) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٦٧، ص ٤٨٧.

(٤) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٦٩، ص ٣٧٢.

على كفالة أحد المصارف. لهذا تأتي كفالة دولة التسجيل لتحقيق التوازن المطلوب بين متطلبات الاستثمار في مجال النشاط الجوي من ناحية ومقتضيات توفير ضمانات فعالة للمضروبين من الحوادث الجوية<sup>(١)</sup>.

ويتعين على دولة تسجيل الطائرة التعهد بعدم الاحتجاج بأية حصانة قضائية في حالة إثارة النزاع حول وفاء الدولة بالتزامها ككفيل، وذلك من أجل إضفاء مزيد من الفعالية على هذه الضمانة<sup>(٢)</sup>. وإلا فإن القول بغير ذلك يؤدي إلى إهدار كل فعالية للكفالة المقدمة إذا قدم مثل هذا الاحتجاج<sup>(٣)</sup>.

١٦٢- أخيراً تنص الفقرة الثانية من المادة ١٤٠ من قانون الطيران المدني على أنه " وفي جميع هذه الحالات يجب أن تكون الضمانات السابقة في الحدود التي تقررها سلطات الطيران المدني على ضوء الاتفاقيات الدولية ".

ويتضح من هذه الفقرة أن المشرع المصري قد أوكل أمر تقدير مدى كفاية الضمانات البديلة عن التأمين الجوي إلى وزارة الطيران المدني، وذلك في ضوء الاتفاقيات الدولية. ورغم أن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لم تضع تنظيمًا للتأمين الجوي أو بدائله لضمان المسؤوليات التي تنشأ عن الأضرار التي تلحق بمتلقى خدمة النقل فإن وزارة الطيران المدني ملزمة بضرورة التحقق من كفاية قيم الضمانات البديلة، وأن تكون في حدود قيم التعويضات التي تغطيها عقود التأمين الجوي

(١) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٧١، ص ٤٩٠.

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٦٩، ص ٣٧٢.

(٣) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٧١، ص ٤٩١.

خاصة في ظل المسؤولية المحدودة للناقل الجوي<sup>(١)</sup>. وبالتالي لا يمكن لها أن تقبل ضمانات تقل قيمتها عن الحدود القصوى للمسئولية. وفي ذلك حماية أكيدة لمصالح المضرورين من الحوادث الجوية. وتستطيع الوزارة المعنية أن تشترط قيما تفوق الحدود القصوى للمسئولية، أو أن تضع الضوابط الكفيلة لزيادة الضمان في حالة رفع دعوى المسؤولية بوجه عام أو في حالة إثارة مسؤولية مستثمر الطائرة غير المحدودة.

ولم يقرر المشرع المصرى أية أولوية للمضرورين على تلك الضمانات خلافاً لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢؛ ومع ذلك ليس هناك ما يمنع من تقريرها كضمان عام للمضرورين الوطنيين في مواجهة مستثمرى الطائرات الوطنية مع تعليق تمتع الأجانب بها على شرط المعاملة بالمثل<sup>(٢)</sup>.

## المطلب الثانى

### التأمين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوى

١٦٣- تبرز أهمية التأمين الجوى فى ظل تقرير المسؤولية المحدودة للناقل الجوى سواء فى حالات النقل الجوى للأشخاص أو النقل الجوى للبضائع<sup>(٣)</sup>.

١٦٤- فمن جهة اتضحت معالم التأمين الجوى للأشخاص فى مجال النقل سواء قام المسافر بالتأمين ضد الأخطار التى قد يتعرض

(١) فى ذات المعنى: د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، بند ٣٦٩، ص ٣٧٣.

(٢) انظر تفصيلاً: د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٧٣، ص ٤٩٢ وما بعدها.

(٣) فى ذات المعنى: د. حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٥٥.

لها بمناسبة الرحلة الجوية<sup>(١)</sup>. فهناك التأمين على الحياة والتأمين ضد الحوادث الشخصية، والتأمين من الحوادث الجوية<sup>(٢)</sup>. ومع ذلك فإن التأمين من المسؤولية الجوية<sup>(٣)</sup>، بمعناه الفنى الدقيق هو ذلك التأمين الذى يبرمه الناقل الجوى ذاته لمصلحته الشخصية، أى لمواجهة الوفاء

Max

(١)

Litvine, Op.cit., N° 457, P. 2.

رغم وجود اتفاق على وجود صعوبات جمة فى تعريف المخاطر الجوية:

E. Du Pontavice, Quelques aspects..., Op.cit., N°24, P. 19.

(٢) بالإضافة إلى التأمين على فقد الرخصة، والتأمين بالكويون، والتأمين من الحوادث الشخصية لطاقم الطائرة. راجع فى ذلك: د. حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٥٢.

(٣) تاريخياً كانت النظرة إلى التأمين نظرة غير أخلاقية خاصة عندما كانت المسؤولية تقوم على فكرة الخطأ حيث كان يطلق عليه التأمين عن الأخطاء. إلا أن هذه النظرة للتأمين بدأت تتغير بتطور أساس المسؤولية مع ظهور أفكار الخطأ المفترض والمخاطر وتحمل التبعية. ولقد كانت شركات التأمين تتهرب من إمتداد نشاطها إلى مجال التأمين الجوى. وأكثر من ذلك فقد كانت تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح فى عقودها للتأمين على الحياة. وهو ما جعل المؤتمر الدولى السابع للقانون الجوى المنعقد فى مدينة ليون بفرنسا فى سبتمبر عام ١٩٢٥ يوصى شركات التأمين بعدم استبعاد المخاطر الجوية من عقود تأمينها. بعد ذلك أقيمت هذه الشركات على هذا النوع من التأمين مع ظهور فكرة الخطأ المفترض أو فكرة المخاطر وتحمل التبعية فى ظل قلة المخاطر الجوية. ومع ذلك فقد أدت التطور التكنولوجى فى مجال الطيران إلى ظهور أنواع جديدة من المخاطر الجوية التى تصيب الركاب مما أثقل كاهل الناقلين الجويين وشركات التأمين بتعويضات ضخمة لهذه الحوادث. لهذا كان من الطبيعى أن يتم تنظيم = سوق التأمين الجوى على أساس توزيع المخاطر عن طريق التأمين المشترك وإعادة التأمين وإقامة مجتمعات للمؤمنين الجويين. وهو ما أدى فى النهاية إلى إرتفاع نفقات التأمين من المسؤولية.

وقد أصدر مؤتمر لاهى عام ١٩٥٥ توصيته بدراسة النظم الكفيلة بضمان ضحايا الطيران أو وراثتهم للتعويضات المقررة طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو سواء عن طريق تأمين إجبارى أو ضمان بنكى أو وديعة نقدية. ولقد أظهرت هذه التوصية مدى قلق المؤتمرين على كيفية حصول ضحايا الكوارث الجوية على مبالغ التعويضات المقررة لهم طبقاً للحدود القصوى المحددة فى بروتوكول لاهى لعام ١٩٥٥. ثم تزايد هذا القلق مع ازدياد هذه الحدود فى اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ وبروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١. راجع فى ذلك: د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٨ وما بعدها.

بالتعويضات للمضروبين عند إثارة مسؤوليته وثبوتها<sup>(١)</sup>. وقد يتخلص الناقل الجوي من عبء الوفاء بتمكين المضروب من الرجوع المباشر على المؤمن لاستيفاء التعويض المقرر<sup>(٢)</sup>.

١٦٥- ويعد نظام لندن بشأن التأمين الجوي The London Aircraft Insurance Policy من الأنظمة النموذجية التي تشتمل على عدة أقسام منها: التأمين على بدن الطائرة<sup>(٣)</sup>، والتأمين من فقدان الطائرة أو تلفها<sup>(٤)</sup>، والتأمين من المسؤولية القانونية تجاه الطرف الثالث (ماعدا الركاب)<sup>(٥)</sup>، والتأمين من المسؤولية القانونية للركاب<sup>(٦)</sup>.

١٦٦- ومن جهة أخرى فقد أفضى تتبلور الخصائص المميزة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي الناشئة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع في وقتنا الراهن<sup>(٧)</sup>، إلى وجود ثلاثة أنواع من عقود تأمين

---

(١) Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 333.

(٢) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٩٢، ص ٥١٢.

(٣) Maurice Lemoine: Traité de droit aérien, Librairie du

Recueil sirey, Paris, 1947, N°1174, P. 766 et s.

(٤) E.Du Pontavice, Quelques aspects...,

Op.cit., N°42, P. 33.

(٥) E.Du Pontavice, Quelques aspects...,

Op.cit., N°45, P. 34.

(٦) Jiang Bo: International Air Carrier's Liability to

Passengers Under the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999" (2006), Theses and Dissertations. Paper 29, P. 63 et s, in ,<http://digitalcommons.law.ggu.edu/these>.

(٧) René Rodière: Droit des transports, Dalloz, 1962, N°1496,

P.80.

وغالباً ما يقوم متلقى خدمة النقل بالتأمين على البضائع المنقولة ضد المخاطر الجوية. ويعد هذا التأمين من قبيل التأمين على الأشياء من الأضرار. وقد نصت المادة الثامنة من الشروط العامة للإيالات المتعلقة بالنقل الجوي للبضائع على إمكانية



النقل الجوي لاسيما فى القانون الفرنسى<sup>(١)</sup>: الأول هى بوليصة الاشتراك police d'abonnement، وهى التى يتم فيها ضمان كل المخاطر الجوية من خلال التغطية التلقائية للعديد من الشحنات، وتقوم شركة التأمين بالتعويض

عن البضائع لاحقاً خلال الفترة المتفق عليها. والثانى هى بوليصة الرحلة police au voyage وفيها يتم الإعلان المسبق للشحن المحدد ولرحلة واحدة<sup>(٢)</sup>. والثالث هى بوليصة الشاحنين تجاه الغير police tiers chargeurs وفيها يتعاقد العميل من الباطن مع وسطاء النقل على الاشتراك فى عقد التأمين وشروط النقل<sup>(٣)</sup>.

١٦٧- وعلى ذلك نرى تباعاً أنواع التأمين الجوى ثم نتحدث عن التأمين الجوى من منظور القانون الفرنسى.

### الفرع الأول

#### أنواع التأمين الجوى

١٦٨- لقد جرى العمل بين غالبية شركات الطيران على إبرام تأمين من مسؤولية الناقل الجوى إما لصالح المسافرين، وذلك بغرض ضمان ضحايا حوادث الطيران أو ورثتهم على التعويضات المقررة فى الاتفاقية الدولية دون حاجة إلى إجراءات التقاضى المعقدة، وهو ما يسمى " التأمين التلقائى الفردى ". وإما لصالح شركات الطيران ذاتها،

---

إبرام هذا التأمين الذى لا يتميز إلا بإنخفاض قيمة الأقساط. راجع فى ذلك: د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٩٢، ص ٥١٢، هامش (٢).

(١) Maurice Picard, Op.cit., P. 192.

(٢) Maurice Lemoine, Op.cit., N°1087, P. 722 et s.

(٣) <https://www.assurance-marchandise.fr>,  
visité le 25/6/2018.

وذلك بهدف ضمان وتغطية المطالبات الناجمة عن مسؤوليتها المدنية تجاه المسافرين أو وريثهم، وهو ما يسمى " التأمين من مسؤولية الناقل الجوي" <sup>(١)</sup>.

١٦٩- وعلى ذلك نرى تباعاً التأمين التلقائي الفردي من جهة، ثم نتعرض لأحكام التأمين الجوي من مسؤولية الناقل الجوي من جهة أخرى.

### أولاً- التأمين التلقائي الفردي:

١٧٠- يرجع الفضل في ظهور نظام التأمين التلقائي الفردي الألمانية " لوفتهانزا " التي أبرمتها سنة ١٩٢٥. وقد ساعد على انتشاره ظهور الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ بما أقرته من حدود قصوى للتعويضات سهلت على شركات التأمين معرفة حدود التعويضات التي ستطلب منها عند وقوع كارثة جوية<sup>(٢)</sup>. بعد ذلك استخدمت شركة الطيران الفرنسية " Air france " وثيقة التأمين التلقائي الفردي مما جعله نموذجاً يحتذى به من قبل شركات ومؤسسات الطيران في الدول الأخرى<sup>(٣)</sup>، مثل سويسرا وإيطاليا وألمانيا وإنجلترا وغيرها من الدول الأخرى<sup>(٤)</sup>.

---

(١) René Rodière, Op.cit., N°.1542, P.134, Diederiks - Verschoor,op.cit.,P. 335.

(٢) د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠١.  
(٣) لمزيد من التفصيل انظر : Maurice Lemoine, Op.cit.,N°,1102, P. 728 et s.

(٤) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٥٢، ص ٣٦٣.

١٧١- ويتمثل التأمين التلقائي الفردي في تأمين يبرم ضد الأضرار التي تصيب المسافرين<sup>(١)</sup>، ويخول لهم حق الحصول على التعويض مباشرة من المؤمن<sup>(٢)</sup>، شريطة الموافقة الكتابية على التنازل عن الدعوى بإثارة مسؤولية الناقل الجوي وتابعيه، وكل دعوى يمكن للمضرور رفعها ضد المؤمن<sup>(٣)</sup>.

والناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين التلقائي الفردي مع المؤمن لمصلحة المسافرين، وذلك دون أن يعلم المسافر به لأن تذكرة السفر لا تتضمن الإشارة إليه.

١٧٢- إذن يقوم الناقل الجوي بإبرام عقد التأمين التلقائي الفردي ويتحمل نفقاته<sup>(٤)</sup>، وهو ما يميزه عما يعرف بالتأمين الفردي التكميلي Assurance individuelle complémentaire وهو التأمين الذي يبرمه المسافر على نفقته الخاصة مع شركة الطيران بوصفها نائبة عن المؤمن، وذلك من أجل تغطية الأخطار الجوية لزمّن محدد أو لرحلة جوية محددة<sup>(٥)</sup>.

---

(١) Maurice Picard, Op.cit. P. 197.

(٢) Maurice Lemoine, Op.cit.,N°1115, P. 735 et s.

(٣) Vincent Grellière, Op.cit., P. 644.

(٤) E.Du Pontavice, Quelques aspects..., Op.cit., N°45, P. 34.

(٥) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٩٥، ص ٥١٤.  
Dalloz, Répertoire de droit commercial, Encyclopédie juridique, 2<sup>e</sup> éditin, Paris, 1972, N°34.

١٧٣- ويقصد بتلقائية التأمين أن الحق في التعويض يقرر تلقائياً للمستفيد دون حاجة إلى مطالبة<sup>(١)</sup>، وذلك في الفرض الذي يقرر فيه قبول مثل هذا التأمين بمجرد إعلان رغبته وتنازله صراحة عن دعوى المسؤولية دون التطرق لمناقشة ظروف وملابسات قيام مسؤولية الناقل الجوي، ومدى توافر التشديد القانوني أو أسباب دفع المسؤولية من عدمه<sup>(٢)</sup>. ويترتب على ذلك أنه يجوز للمستفيد رفضه إذا قدر أن مصلحته تكمن في اللجوء إلى القضاء برفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لإثبات مسؤوليته المطلقة<sup>(٣)</sup>.

وبالتالي فإن هذا التأمين له فوائد عديدة<sup>(٤)</sup>، فهو يمثل من جهة ميزة للمضروبين هي الحصول على التعويض في الوقت المناسب بينما يعيبه أنهم لا يحصلون على كامل التعويضات. أما ميزته بالنسبة لكل من شركة التأمين والناقل فهي الهروب من إجراءات التقاضي والحد من مبالغ التعويض<sup>(٥)</sup>.

ولا يتقرر الحق في هذا التعويض إلا بعد وقوع الحادث. ويترتب على ذلك أنه بمناسبة وقوع حادث جوى واحد قد تجد البعض يقبل بهذا التأمين بينما يرفضه البعض الآخر مفضلاً ملاحقة الناقل الجوي بدعوى المسؤولية. وفي كل الأحوال لا يجوز للمستفيد الافادة من التأمين التلقائي الفردى إذا رفض التنازل عن دعوى مسؤولية الناقل

(١) د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠١.

(٢) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٥٣، ص ٣٦٤.

(٣) في ذات المعنى: د. حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ١٤٢٠ هـ -

٢٠٠٩ م، ص ٢٠.

(٤) Maurice Lemoine, Op.cit ,N°1130, P. 742 et s.

(٥) Vincent Grellière, Op.cit., P. 644.

الجوى وفشل فى الحصول على التعويض بموجبها بما يترتب عليه من فقدة مكنة الاستعادة من هذا التأمين<sup>(١)</sup>.

١٧٤- ويقصد بفردية التأمين أن المسافر وحده أو ورثته الافادة من التأمين دون أى شخص آخر<sup>(٢)</sup>، وذلك بإعتبار تأميناً شخصياً<sup>(٣)</sup>. ومع ذلك إذا شغل المسافر مقعداً على متن الطائرة فإنه يمكنه الاستعادة منه ولو لم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائية<sup>(٤)</sup>.

١٧٥- وتغطى وثيقة التأمين التلقائى الفردى الأضرار الجسدية التى تصيب المسافر من وفاة أو جرح فقط<sup>(٥)</sup>، دون أن تشمل الأضرار النفسية التى تصيبه التى لا تكفى وحدها لدفع التعويضات المقررة طبقاً لوثيقة التأمين<sup>(٦)</sup>. ومن حيث النطاق الزمنى لتغطية المسئولية فهى تغطى الأضرار التى تصيب المسافر أثناء عمليات النقل التمهيدي والانتهاية، أى عمليات النقل من وسط المدينة إلى مطار القيام ومن مطار الوصول إلى وسط المدينة. وبالتالي لا يتحدد هذا النطاق بذات النطاق الزمنى لالتزام الناقل الجوى بضمان سلامة الركاب<sup>(٧)</sup>.

(١) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٥٣، ص ٣٦٥.

Maurice Picard,

(٢)

Op.cit , P. 200.

(٣) د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

(٤) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٩٦، ص ٥١٥.

Maurice Picard, Op.cit, P. 197.

(٥)

Maurice Lemoine, Op.cit, N°1119, P. 736 et s.

(٦)

(٧) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٥٦، ص ٣٦٦.

وما بعدها.

١٧٦- وتستبعد وثائق التأمين التلقائي الفردي أسباب محددة لوقوع الضرر مثل الحروب الخارجية والأهلية، والأضطرابات المسلحة، واستيلاء الحكومة على الطائرة، وانتحار المسافر. وبالتالي لا يغطي التأمين مسؤولية الناقل الجوي الناشئة عنها<sup>(١)</sup>.

١٧٧- ومتى تحقق الضرر الذي تغطيه التأمين التلقائي الفردي فإنه يتعين على المؤمن الوفاء بالتعويض إلى المضرور<sup>(٢)</sup>، دون أن يدفع في مواجهته بعدم مسؤولية الناقل الجوي أو بتوافر سبب من أسباب إعفائه من المسؤولية<sup>(٣)</sup>. وبالتالي يكون من صالح المسافر أو ورثته الاستفادة من التأمين لتقادي مخاطر الدفع التي يمكن أن يدفع بها الناقل الجوي إذا رفعت عليه دعوى المسؤولية. ولا يكون من صالحه عدم الافادة منه إلا إذا أراد إثبات مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة للحصول على تعويض كامل، وذلك في حالة نجاحه في إثبات غش الناقل الجوي أو إهماله المقترن بوعي بإمكانية حدوث الضرر<sup>(٤)</sup>.

١٧٨- وتغطي وثيقة التأمين الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي كما تحدده اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥<sup>(٥)</sup>، ويستحق المضرور كامل المبلغ في حالتى الوفاة

(١) Maurice Picard, Op.cit, P. 197.

(٢) Maurice Lemoine, Op.cit.,N°1124, P. 738 et s.

(٣) د. حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٢٠ - ٢١.

(٤) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٩٨، ص ٥١٦.  
(٥) Vincent Grellière, Op.cit., P. 644.

والعجز التام أو الدائم. أما في حالة العجز النسبي فيوجد جدولاً لنسب العجز طبقاً للوثيقة بحيث لا يستحق المضرور من التعويض المقرر لاتفاقية وارسو سوى المبلغ الذي يتوازي ونسبة العجز الجزئي الدائم الذي أصابه من جراء الحادث الجوي<sup>(١)</sup>.

وجدير بالذكر أن التأمين التلقائي الفردي لا يتعارض مع حصول ورثة المتوفى على معاش من جراء وقوع الحادث للمضرور بمناسبة تادية وظيفته. فقد وقع حادث جوى فى ٢٢ يونيو عام ١٩٦٢ نتيجة تحطم طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية الفرنسية على الأرض. وكانت تحمل على متنها مسافراً يعمل لصالح رب عمله فى رحلة عمل إلى بيرو. وقام الناقل الجوى بتغطية مسؤوليته عن طريق تأمين المسؤولية لصالح المسافرين ثم بالتأمين التلقائي الفردي سواء لصالح المسافرين أو وراثتهم فى حالة وفاته. هذا التأمين يضمن دفع مبالغ مقطوعة تتطابق مع حدود المسؤولية وفقاً لاتفاقية وارسو بشرط أن يتنازل الورثة عن إقامى أي دعوى ضد الشركة أو وكلائها. وقد طالب صندوق الضمان الإجتماعى بتقديم طعن ضد المبالغ المدفوعة للورثة. وقد اعتبرت محكمة كولمار أن خيار الورثة للتأمين التلقائي تنشئ حالة غير قابلة للاحتجاج بها على صندوق الضمان الإجتماعى وأنها ليس لها الحق فى تقديم طعن ضد المبالغ المدفوعة بموجب التأمين الفردي. وقد تمكن الورثة من الجمع بين هذا المبلغ ومعاش العمل<sup>(٢)</sup>.

(١) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٥٧، ص ٣٦٨.  
(٢) Vincent Grellière, Op.cit., P. 645.

١٧٩- أخيراً يثار التساؤل حول الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي، أيكون صلحاً أم تأميناً على الحياة أو من الحوادث أم اشتراطاً لمصلحة الغير<sup>(١)</sup>؟

١٨٠- فقد ذهب رأى فقهي إلى أن التأمين التلقائي الفردي هو بمثابة نوع من الصلح بموجبه يتنازل المسافر أو ورثته عن دعوى المسؤولية على الناقل وتابعيه بهدف الحصول على التعويض المقرر بصرف النظر عن ظروف وملابسات مسؤولية الناقل الجوي<sup>(٢)</sup>. وبذلك يضحى كل طرف من أطراف المنازعة بغية تحقيق الهدف المنشود من وراء هذا التأمين. ويعاب على هذا الرأي أن إذا كان الصلح جوهره انهاء المنازعة عن طريق التضحية المتبادلة بين أطرافها، فإن الأمر يتطلب المعرفة المسبقة بهذه التضحية ومداهها. وغالباً ما لا يتحقق ذلك في التأمين إلا بعد وقوع الحادث وعند التنازل عن دعوى المسؤولية. ويضاف إلى ذلك أن الصلح عقداً بما يترتب على ذلك من ضرورة توافر أهلية الأدار بجانب أهلية التصرف وهو أمر سلبياً بالنسبة للمسافرين غير كامل الأهلية مما يهدر فائدة التأمين بالنسبة لهم<sup>(٣)</sup>.

١٨١- ويذهب رأياً آخر إلى أن التأمين التلقائي الفردي يقترب بطبيعته إلى التأمين عن الحوادث أو الإصابات البدنية. وبناء على ذلك يقوم الناقل الجوي بإبرامه لصالح متلقى خدمة النقل بمقتضى اشتراط لمصلحة الغير<sup>(٤)</sup>. ومما يدل على ذلك أن المسافر أو ورثته

Dalloz, Op.cit., N°23.

(١)

(٢) د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠٥..

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٥٩، ص ٣٧١ - ٣٧٢.

(٤) د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠٥..



يستحقون التعويض المقرر بعد الحادث الذى ينجم عنه الوفاة أو العجز التام بالإضافة إلى حالات استحقاق التعويض عن العجز الجزئى الدائم. ومع ذلك فهذا التأمين يقترب ظاهرياً من التأمين على الحياة والتأمين من المسؤولية<sup>(١)</sup>.

١٨٢- ويرى أستاذنا الدكتور هانى دويدار أن " التأمين التلقائى الفردى من طبيعة تأمينية ظاهرة، لكنه تأمين ضد مخاطر اقتضاء الحق فى التعويض وليس ضد الأضرار الناجمة عن الوفاء من قبل الناقل الجوى للتعويض. والتأمين ضد مخاطر اقتضاء الحق فى التعويض هو الذى صور للبعض أن هناك صلحاً بين الناقل الجوى والمضروب؛ فما يخشاه الناقل الجوى فى حقيقة الأمر هو إثارة مسؤوليته غير المحدودة، ومع بطلان شروط الإعفاء والحد من المسؤولية لا يكون من سبيل أمام الناقل الجوى سوى اجهاض محاولة طرح الخصومة أمام القضاء متنازلاً بذلك عن الدفوع التى كان بإمكانه الاحتجاج بها أمام القضاء تجاه المضروب. بل أن التضحية بيسيرة فى واقع الأمر، ذلك أن المؤمن هو الذى يتحمل عبء التعويض ويكون الناقل الجوى قد دفع أقساط التأمين فى كل الأحوال. وهذا ما يفسر أن التأمين التلقائى الفردى يتجاوز فى التغطية النطاق الزمنى للالتزام الناقل الجوى بضمان السلامة حيث لا خضوع فى هذا الفرض لأحكام اتفاقية وارسو بما تتضمنه من تقرير مسؤولية الناقل الجوى المحدودة، فتظل مسؤولية الناقل الجوى مطلقة على ضوء أحكام القانون الواجب

---

Maurice Lemoine, Op.cit., N°1143, P. 748 et s.

(١)

التطبيق. ومع ذلك يتقادم الناقل قسوة تلك المسؤولية عن طريق التأمين التلقائي الفردي<sup>(١)</sup>.

### ثانياً- التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

١٨٣- بالرغم من انتشار ظاهرة التأمين التلقائي الفردي إلا أن فعاليته تتوقف على مدى قبول المضرور التنازل عن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لاسيما وأن عروض التأمين التلقائي قد تبدو غير كافية للمضرورين<sup>(٢)</sup>. لذلك يبغي هذا الأخير التأمين ضد الأضرار الناجمة عن الوفاء بالتعويضات المحكومة بها للمضرور من خلال نظام التأمين كضمان لمسئولية الناقل الجوي<sup>(٣)</sup>.

١٨٤- وبالتالي يقصد بهذا النوع من التأمين ذلك الذي تبرمه شركة الطيران لمواجهة التعويضات التي يحكم بها للمضرورين من المسافرين بناء على دعوى المسؤولية<sup>(٤)</sup>. وهذا النوع من التأمين يخضع كقاعدة عامة لأحكام وقواعد التأمين من المسؤولية المدنية بوجه عام<sup>(٥)</sup>.

١٨٥- والتأمين من المسؤولية هو عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بضمان الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لملاحقة الغير له بسبب المسؤولية المدنية وما قد يترتب عليها مقابيل أقساط يدفعها المؤمن

---

(١) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٦٩٩، ص ٥١٧ وما بعدها.

(٢) Maurice Lemoine, Op.cit., N°1146, P. 751.

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٦١، ص ٣٧٣.

(٤) Maurice Picard, Op.cit., P. 202.

(٥) ولمعرفة مبررات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي انظر: د. فايز نعيم رضوان: المرجع السابق، ص ٢٠٧ وما بعدها.

له<sup>(١)</sup>. بعبارة أخرى التأمين من مسئولية الناقل الجوي الدولي هو ذلك العقد الذى تلتزم بمقتضاه شركة التأمين بضمان الأضرار التى قد يتعرض لها الناقل الجوي من جراء مطالبات المسافرين أو وريثهم عن طرق دعوى المسئولية، وذلك مقابل الأقساط التى يدفعها الناقل<sup>(٢)</sup>. ويبرم هذا الأخيرة التأمين لصالحه الخاص باعتباره مسئول شخصياً عن دفع هذه التعويضات بموجب دعوى المسئولية المرفوعة عليه<sup>(٣)</sup>.

ويغضى التأمين ما يحكم به على الناقل الجوي من تعويضات ومصاريف ونفقات يتكبدها فى سبيل التخلص من المسئولية الناشئة عن الأضرار التى لحقت بالمسافرين فى نقل الأشخاص جواً، وتشمل حالات الوفاة والإصابة وفقد أو تلف الأمتعة<sup>(٤)</sup>. وكل ذلك فى حدود النطاق الزمنى لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين أو التزامه بالمحافظة على الأمتعة. وتغضى وثائق التأمين التعويضات التى تدفع للمسافر أو وريثه شريطة أن يكون المسافر حاملاً لتذكرة سفر<sup>(٥)</sup>.

١٨٦- ويغلب على التأمين الطبيعية التعويضية حيث لا يستحق منه إلا ما يوازى الضرر الذى لحق بالمسافر أو وريثه. لذلك فهو يضمن للناقل الآثار السلبية التى تلحق بذمته المالية نتيجة

---

(١) Vincent Grellière, Op.cit., P. 635, Max Litvine, Op.cit., N° 460, P. 249.

(٢) د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠٥. ولمعرفة أنواع الأقساط وطريقة سدادها، انظر: د. حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٩٧ وما بعدها.

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٦٢، ص ٣٧٤ وما بعدها.

(٤) Maurice Lemoine, Op.cit., N°1147, P. 751.

(٥) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٧٠١، ص ٥١٩.

لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهته من المسافرين أو ورثتهم حيث يقع على عاتق شركة التأمين دفع التعويضات التي يحكم بها على الناقل. أيضا يكفل للضحايا مكنة الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن عن طريق تقرير دعوى مباشرة للمسافر للمضرور أو ورثته ضد شركة التأمين<sup>(١)</sup>.

١٨٧- وإذا كانت القاعدة العامة في التأمين من المسؤولية المدنية يمتد أثره إلى كافة مجالات المسؤولية التقصيرية والعقدية للمؤمن له حتى ولو تضمنت الأخطاء الجسيمة دون الأخطاء العمدية. فإن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي له طابع خاص حيث يقوم أساساً على تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وبنهار هذا التحديد بارتكابه أو تابعيه لفعل أو إهمال بقصد إحداث الضرر أو رعونة مقرونة بادراك احتمال حدوث الضرر أى الخطأ الجسيم. وهنا لا يغطي التأمين حالات المسؤولية غير المحدودة<sup>(٢)</sup>.

١٨٨- وغالباً ما يجرى العمل على تحديد المبالغ التي تضمنها الوثيقة إما عن طريق وضع حد أقصى عن كل مسافر كما هو الحال في وثائق التأمين الفرنسية والمصرية، أو عن كل حادث أو عن كل طائرة. وعقد التأمين يفرض على المؤمن له مراعاة سلامة الطائرة وإلا فقدت وثيقة التأمين صلاحيتها، فيجب أن يكون للطائرة شهادة صلاحية نافذة المفعول يراعى في استعمالها ما يحدده دليل الطيران المعتمد من قبل السلطات المختصة فضلاً عن ضرورة توافر الشهادات والإجازات اللازمة لأفراد الطاقم. وتستبعد وثائق التأمين

(١) د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠٩-٢١٠.

(٢) لمزيد من التفاصيل انظر: د. فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ٢١١ وما بعدها.

الجوى من نطاقه حالات الإهمال والخطأ العمدى والجسيم<sup>(١)</sup>، وحالات عدم الإذعان لمقتضيات أمن وسلامة الطائرة<sup>(٢)</sup>. وهى الحالات التى يمنع فيها على الناقل الجوى من دفع مسؤوليته بل قد تحولها إلى مسؤولية غير محدودة<sup>(٣)</sup>.

١٨٩- وتستبعد كذلك الأضرار التى تلحق بأشخاص محددين مثل المؤمن له وزوجته وأصوله وفروعه، والممثل القانونى للشخص المعنوى مالك الطائرة، وأعضاء طاقم الطائرة وسائر تابعى الناقل الجوى أثناء تأدية وظائفهم<sup>(٤)</sup>. وكذلك فى حالات استخدام الطائرة فى أغراض غير قانونية، أو فى غير الأغراض المنصوص عليها بوثيقة التأمين، وعند قيادة الطائرة من قبل شخص غير مذكور بالوثيقة، وعندما تكون الطائرة خارج الحدود الجغرافية المذكورة فى الوثيقة ما لم يكن هذا الخروج راجعاً لقوة قاهرة، وعندما تستخدم الطائرة مهابط بمطارات غير مرخص لها بذلك ما لم يتعلق الأمر بهبوط اضطرارى، أو رجوع الخسائر أو التلفيات للمخاطر النووية<sup>(٥)</sup>.

وأخيراً تستبعد وثائق التأمين الجوى من نطاقه الأضرار التى تصيب المسافرين فى حالات استثنائية مثل الحروب وعمليات الغزو، والاضطرابات المسلحة، وحالات التأمين أو مصادرة الطائرة، أو استعمالها فى رحلات تجريبية ذات خطورة<sup>(٦)</sup>.

(١) المادة ١١٣-١ L. من تقنين التأمين الفرنسى.

(٢) Diederiks-Verschoor, op.cit., P. 335.

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٦٥، ص ٣٧٨.

(٤) د. هانى دويدار، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٧٠٢، ص ٥٢١.

(٥) د. حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٢٠ وما بعدها؛ د. فايز نعيم

رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠٥.

(٦) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران...، المرجع السابق، بند ٣٦٥، ص ٣٧٩.

## الفرع الثانى

### التأمين الجوى من منظور القانون الفرنسى

١٩٠- يقتضى الحديث عن التأمين الجوى ضرورة التعرض له سواء من خلال الأحكام العامة الواردة فى تقنين التأمين الفرنسى لعام ٢٠١٨، أو من خلال تحليل فقرات وبنود البوليصه الفرنسوية لتأمين البضائع المنقولة جواً والمؤرخة فى ٢٠١٢/٧/١.

#### أولاً- الأحكام العامة للتأمين الجوى:

١٩١- يفرض عقد التأمين الجوى فى تقنين التأمين الفرنسى لعام ٢٠١٨ عدة التزامات سواء على عاتق المؤمن له أو شركة التأمين.

#### (أ) - المؤمن له l'assuré :

١٩٢- وفقاً لتقنين التأمين الفرنسى لعام ٢٠١٨ فإن المؤمن له يلتزم بعدة التزامات فى عقد التأمين الجوى: فمن جهة أولى يلتزم المؤمن له بدفع قيمة أقساط التأمين، والإجابة بدقة على الأسئلة المطروحة عليه من قبل شركة التأمين، وذلك عند إبرام العقد خاصة فى نموذج إعلان المخاطر والمتعلقة بالواقعة محل التأمين.

١٩٣- ويذكر أن القانون الإنجليزى يصنف عقد التأمين على أنه من عقود منتهى حسن النية utmost good faith والعبارة اللاتينية الموازية لها uberrima fides، وذلك لوصف العلاقة بين شركة التأمين والمؤمن له. وبالتالي على هذا الأخير الكشف عن كل المعلومات الخاصة بالمخاطر المؤمن منها<sup>(١)</sup>.

١٩٤- ومن جهة ثانية يتعين على المؤمن له أن يعلن خلال فترة العقد عن الظروف الجديدة التي يمكن أن تؤدي إلى تفاقم المخاطر أو خلق مخاطر جديدة<sup>(١)</sup>.

١٩٥- ومن جهة ثالثة يجب على المؤمن له دفع قيمة قسط التأمين بالكامل إلى شركة التأمين، وذلك في حالة التأمين لرحلة واحدة أو لعدة رحلات، أي منذ بدء سريان المخاطر المؤمن منها<sup>(٢)</sup>. أما إذا كان التأمين لمدة محددة فإن قسط التأمين يكون مستحقاً منذ بدء التأمين، ومع ذلك إذا كانت الخسارة محل التأمين أكبر من قيمة الأقساط المدفوعة بالفعل فإنه يجوز لشركة التأمين مطالبة المؤمن له بدفع بقية الأقساط فوراً<sup>(٣)</sup>.

١٩٦- ومن جهة رابعة وأخيرة تكون قيمة الأقساط من حق شركة التأمين في حالة وقوع أى غش من جانب المؤمن له<sup>(٤)</sup>.

#### (ب) - شركة التأمين l'assureur :

١٩٧- يقع على عاتق شركة التأمين عدة التزامات في عقد التأمين الجوي: فمن جهة أولى يجب على شركة التأمين أن تدفع على الفور المبالغ المتفق عليها في المدة المحددة بالعقد عند تحقق المخاطر المؤمن منها<sup>(٥)</sup>، وبالتالي تضمن شركة التأمين دفع التعويض إلى المؤمن له عند وقوع الحادث بمبلغ التأمين المتفق عليه، وذلك بصرف النظر عن عدد الحوادث التي قد تقع على جسد المؤمن له خلال فترة سريان بوليصة التأمين.

(١) المادة ١١٣ - L.٢ والمادة ١٧٥ - ١٤ و L.١٥ من تقنين التأمين الفرنسي.

(٢) المادة ١٧٥ - L.١٦ فقرة ٤ من تقنين التأمين الفرنسي.

(٣) المادة ١٧٥ - L.١٦ فقرة ٥ من تقنين التأمين الفرنسي.

(٤) المادة ١٧٥ - L.١٦ فقرة ٦ من تقنين التأمين الفرنسي.

(٥) المادة ١٧٥ - L.١٩ من تقنين التأمين الفرنسي.

ومع ذلك يحق لشركة التأمين طلب المؤمن له دفع كامل القسط المتفق عليه بعد كل حادث كجزء من تجديد الضمان<sup>(١)</sup>، وذلك فى الفرض التى يتم فيها التأمين من ذات المخاطر من قبل عدة شركات تأمين بمقتضى عقد التأمين ذاته. وفى هذه الحالة تلتزم كل شركة تأمين بالتضامن مع بقية الشركات الأخرى فقط بنسبة المبلغ المؤمن عليه الملتمزم بدفعه<sup>(٢)</sup>.

١٩٨- ومن جهة ثانية لا تضمن شركة التأمين تعويض الأضرار والخسائر الناجمة عن الخطأ العمدى للمؤمن له، ومع ذلك تظل المخاطر مغطاة تأمينياً فى حالة وجود خطأ غير عمدى صادر من المؤمن له فضلاً عن الحالة التى يصدر فيها الخطأ من تابعيه<sup>(٣)</sup>.

١٩٩- ومن جهة ثالثة سوف تقوم شركة التأمين بتعويض المؤمن له بتكلفة الاستبدلات والاصلاحات الضرورية بما لا يتجاوز قيمة الشئ المؤمن عليه فى وقت الخسارة مع مراعاة أحكام المادة ١٧٥- ٥ L. من القانون، وهى الخاصة بعدم صدور غش من المؤمن له فى هذه الحالة يكون دفع مبلغ التعويض كاملاً<sup>(٤)</sup>.

ومع ذلك لا تكون شركة التأمين مجبرة على استبدال أو اصلاح الأشياء محل التأمين<sup>(٥)</sup>، فى حالة وقوع الخسارة الكلية أو الخسائر المعتبرة إجمالية أو الخسارة الكلية محل التفاوض بالنسبة للطائرة المنكوبة، إذ أن الناتج من إنقاذ حطام الطائرة يكون من حق

(١) المادة ١٧٥ - ٢٠ L. من تقنين التأمين الفرنسى.

(٢) المادة ١٧٥ - ٢١ L. من تقنين التأمين الفرنسى.

(٣) المادة ١٧٥ - ٢٢ L. من تقنين التأمين الفرنسى.

(٤) المادة ١٧٥ - ٢٣ L. من تقنين التأمين الفرنسى.

(٥) المادة ١٧٥ - ٢٤ L. من تقنين التأمين الفرنسى.



شركة التأمين دون حاجة إلى نقل ملكية الحطام إلى شركة التأمين<sup>(١)</sup>. أما في حالة الخسارة الكلية أو الخسائر المعتبرة اجمالية أو الخسارة الكلية محل التفاوض بالنسبة للطائرة فإنه يحق لشركة التأمين إختيار طريق نقل ملكية الطائرة<sup>(٢)</sup>.

٢٠٠- ومن جهة رابعة في حالة تأمين المسؤولية فإن شركة التأمين لا تكون ملزمة إلا في إطار الحادث المنصوص عليه بعقد التأمين في حالة المطالبة الودية أو القضائية المقدمة من المؤمن له من طرف المضرور عقب وقوع الحادث المنصوص عليه بالعقد<sup>(٣)</sup>.

٢٠١- ومن جهة خامسة يجوز لشركة التأمين أن تشترط أن أى اعتراف بالمسؤولية أو أى جزاء يقع خارجه لا يكون قابلاً للاحتجاج عليها. وفي هذه الحالة فإن الاعتراف بحقيقة الشيء الواقع لا يمكن مساواته بالاعتراف بالمسؤولية<sup>(٤)</sup>. ويلاحظ أن شركة التأمين تبرئ ذمتها بمجرد قيامها بدفع تعويض التأمين إلى المؤمن له الذى يكون قد استوفى كامل حقوقه الناشئة عن الأضرار التى أدت إلى الضمان<sup>(٥)</sup>. وأخيراً إذا قام الناقل الجوى بالتأمين ضد ذات المخاطر أكثر من مرة فإن هذه التأمينات تكون باطلة<sup>(٦)</sup>.

### ثانياً- البوليصه الفرنسية لتأمين البضائع:

٢٠٢- تم تعديل نموذج البوليصه الفرنسية للتأمين على البضائع المنقولة جواً فى ١/٧/٢٠١٢<sup>(١)</sup>، فى ضوء التعديلات التى

(١) المادة ١٧٥ - L.٢٥ من تقنين التأمين الفرنسى.

(٢) المادة ١٧٥ - L.٢٦ من تقنين التأمين الفرنسى.

(٣) المادة ١٧٥ - L.٢٧ من تقنين التأمين الفرنسى.

(٤) المادة ١٧٥ - L.٢٨ من تقنين التأمين الفرنسى.

(٥) المادة ١٧٥ - L. ٢٩ من تقنين التأمين الفرنسى.

(٦) المادة ١٧٥ - L.٨ من تقنين التأمين الفرنسى.

طُرأت على الباب السابع من قانون التأمين. ويمكن أن يتم استكمال هذا النموذج من خلال الاستعانة بالأحكام الخاصة ببوليصة الاشتراك. وتهدف هذه البوليصة إلى ضمان البضائع المسلمة إلى تابعي الناقل الذين يعهدون بها إلى الناقلين الجويين أو مباشرة إلى الناقلين لغرض النقل الجوي. وينطبق هذا الضمان أيضا على النقل البري أو النهري التابع للنقل الجوي<sup>(٢)</sup>.

٢٠٣- ويمكن الحديث عن هذه البوليصة سواء من خلال ما اشتملت عليها من أحكام عامة، أو من خلال الاستعانة بالأحكام الخاصة ببوليصة الاشتراك.

#### (أ) - الأحكام العامة للبوليصة الفرنسية:

٢٠٤- يخضع عقد التأمين الحالي للقانون الفرنسي وخصوصاً أحكام الباب السابع من الكتاب الأول من تقنين التأمين، وذلك بصرف النظر عن الإشارة إليه في العقد من عدمه.

٢٠٥- ويتطلب التعرف على الأحكام العامة للبوليصة الفرنسية للتأمين على البضائع المنقولة جواً لعام ٢٠١٢ ضرورة التطرق لتحديد النطاق الموضوعي لهذه الأحكام من جهة أولى، ثم النطاق الشخصي لها من جهة ثانية، مع ضرورة الإشارة للأحكام الخاصة ببوالص الاشتراك من جهة أخيرة.

#### الفقرة الأولى

---

(١) Police française d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne.

(٢) انظر بصفة عامة لبوالص التأمين الجوية:

E.-M.Bornecque: La police de l'air, Les Éditions internationales, 2<sup>e</sup> édition, 1949 P. 1 et s.

## الأحكام الموضوعية لبوليصة التأمين

٢٠٦- يمكن الحديث عن الأحكام الموضوعية لبوليصة التأمين من عدة نواح ربما كان من أهمها: نطاق تطبيق التأمين، ومداه، وزمنه ومكانه، وأخيراً القيم المؤمن عليها.

### ١ نطاق تطبيق التأمين:

٢٠٧- يطبق عقد التأمين الحالى فى حدود الرحلة الجوية المؤمن فيها على البضائع المشحونة بالشروط الخاصة والمسلمة إلى تابعى الناقل *auxiliaires du transport* ، والمعهود بها إلى الناقلين الجويين أو مباشرة إلى هؤلاء الناقلين بغرض النقل الجوى. كما ينطبق أيضاً على البضائع المشحونة خلال مرحلة نقلها بالطريق البرى أو النهري التابع للنقل الجوى<sup>(١)</sup>.

كذلك ينطبق عقد التأمين على البضائع الجديدة التى تكون معدة، ومعبأة، وجاهزة للشحن، والتى يتم نقلها بواسطة الطائرات التى تعمل على خطوط جوية منتظمة. والتى يجب أن يمتد ذلك إلى شركة الملاحة الجوية التى تضع عادة وباستمرار فى متناول مستعملى الطائرة كافة التوجيهات المحددة وفى التواريخ المحددة سلفاً. وفى حالة عدم استيفاء الشروط المحددة بعاليه المتعلقة بالناقل الجوى دون علم شركة التأمين فإن عبء إثبات الضمان يقع على عاتق المؤمن له من خلال إعلان شركة التأمين بذلك، مع التزامه بدفع أى رسوم إضافية مقابل ذلك<sup>(٢)</sup>.

Article premier -

(١)

Objet du contrat.

Article 2 - Limites d'application relatives au .

(٢)

moyen de transport

٢٠٨- ومع ذلك لا ينطبق التأمين الحالي على:

أ -المسئولية أيا كان أساسها التي كان يتحملها المؤمن له أو جميع المستفيدين الآخرين من التأمين سواء من فعلهم أو بسبب البضائع المؤمن عليها، وذلك فى مواجهة الغير أو المقاولين من الباطن Co-contractants .

ب -النتائج أيا كانت سببها مثل العوائق التي تعوق الاستغلال أو العملية التجارية للمؤمن له أو المستفيدين الآخرين من التأمين، والتجارة المحظورة أو السرية de commerce prohibé ou clandestin، وحالة عدم مراعاة قوانين ولوائح النقل او الجمارك أو غيرها<sup>(١)</sup>.

٢٠٩- وفى جميع الأحوال توجد قرينة العلم بالواقعة المتعلقة بالبضائع المؤمن عليها مفادها أن التأمين لا ينتج أثاره إذا ثبت قبل إبرام العقد أن خبر الواقعة المتعلقة بالبضائع المؤمن عليها قد وصل علمها إلى مكان توقيع البوليصه أو المكان الذى يوجد فيه المؤمن له، وذلك دون حاجة لاثبات أن أى منهما لديه معرفة شخصية بالآخر<sup>(٢)</sup>.

٢- مدى التأمين:

٢١٠- تضمن شركة التأمين كافة الأضرار والخسائر المادية dommages et pertes matériels فضلاً عن الخسائر فى الطرود والكميات الواقعة من البضائع المؤمن عليها بما فى ذلك الأضرار

---

Article 3 - Limites d'application relatives aux garanties

(١)

Article 4 - Présomption de connaissance d'un événement concernant les marchandises assures.

(٢)

والخسائر الناشئة من تحميل أو تفريغ البضاعة من قبل المؤمن له أو من المستفيد من التأمين<sup>(١)</sup>.

٢١١- ومع ذلك لا تكون شركة التأمين مسؤولة عن:

أ -الفقد الكلى أو الجزئى لمحتوى الطرود contenu d'un colis إلا إذا تم العثور على آثار للسطو أو الكسر المسجلة فى النماذج المشار إليها فى المادة ١٧.

ب -اختفاء طرد أو طرود كثيرة كاملة إلا إذا ثبت ذلك من خلال شهادة صادرة من الناقل ثابت فيها عدم التسليم النهائى<sup>(٢)</sup>.

٢١٢- كذلك تضمن شركة التأمين النفقات المذكورة les

frais فى الحالات التالية بما يتناسب مع القيم المؤمن عليها ما لم يكن ذلك ناتجاً من الاستبعاد المذكور فى المادة ٧ أو من الخطر غير المغطى تأمينياً والمذكور فى المادة ٨:

أ -النفقات المنصرفة بشكل معقول أثناء النقل من أجل المحافظة على البضائع المؤمن عليها من الضرر أو من الفقد المادى المضمون تأمينياً أو للحد من هذه الأضرار والخسائر.

ب -النفقات المنصرفة بشكل معقول فى حالة وقف أو انهاء الرحلة لتفريغ البضائع المؤمن عليها أو تخزينها أو إعادة شحنها وتوجيهها إلى المكان المحدد فى البوليصه<sup>(١)</sup>.

(١) Maurice LEMOINE, Op.cit,N° 1062, P. 708 et s.

(٢) Article 5 - Dommages et pertes garantis.

٢١٣- ويستبعد من نطاق التغطية التأمينية كافة الأضرار والخسائر المادية، والنقص في الأوزان أو الكميات الخاصة بالبضائع المؤمن عليها فضلاً عن كل الأضرار الناتجة من:

أ - المصادرة والاستيلاء والحصار وانتهاك الحظر أو التهريب أو الاعتقال أو الحجز التنفيذي أو غيرها من الحجز الأخرى. ولا تكون شركة التأمين مسؤولة عن سداد الكفالة التي يمكن أن يحكم بها للافراج عن حجز البضائع المؤمن عليها.

ب - الأخطاء العمدية أو غير المغتفرة من المؤمن له وجميع المستفيدين الآخرين من التأمين ووكلائهم وممثليهم وخلفائهم.

ت - العيب الذاتي في البضائع المؤمن عليها، والديدان والحشرات الضارة، عدا التلوث الذي يلحق بالبضائع المؤمن عليها أثناء الرحلة، وتأثير درجة الحرارة ، ماعدا انخفاض الضغط الجوى الناتج من تحليق الطائرة في الجو، والخسارة التي تقع أثناء عمليات النقل بالطريق.

ث - غياب ، أو نقص أو عدم الدقة فى:

١ - إعداد وتعبئة أو تغليف البضائع.

٢ - تخزين أو رص البضائع من قبل المؤمن له أو ممثليه أو خلفائه.

٣ -علامات أو أرقام الطرود.

ج -التأخير فى شحن أو وصول البضاعة المؤمن عليها ما لم يكون ذلك ناتجاً من إحدى الوقائع المحددة التالية: تحطم الطائرة الناقلة، واصطدام هذه الطائرة مع طائرة أخرى أو مع جسم ثابت أو متحرك أو عائم أو حطام ...، وتصادم المركب أثناء عملية النقل النهري التابع للنقل الجوى، وانحراف أو تصادم أو سقوط أو كسر السيارة أثناء عملية النقل البرى التابع للنقل الجوى، والحرائق، والانفجارات، والفيضانات، وفيض الانهار، والجليد، والمد والجزر، والاعاصير، والدوامات البحرية، وثورات البراكين والزلازل.

ح -اختلاف مسارات الرحلة الجوية.

خ -الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجارات، وتفاوت درجات الحرارة، والاشعاع، أو أى مصدر آخر للطاقة النووية الناتجة من تعديل نواة الذرة أو النشاط الإشعاعى فضلاً عن كل آثار الإشعاع الناجمة من التكاثر الصناعى للجسيمات فى استخدامهما أو استغلالها مدنياً أو عسكرياً<sup>(١)</sup>.

٢١٤- وأخيراً يستبعد من نطاق التغطية التأمينية الأضرار والخسائر الناجمة عن المخاطر التالية، وذلك ما لم يكن هناك اتفاق مخالف أو مكافأة خاصة منصوص عليها فى الاحكام الخاصة:

(١)

Article 7 – Exclusion.

أ - الحروب الأهلية والأجنبية، والأعمال العدائية والانتقامية، والصواريخ، والالغام، وكافة أدوات الحرب الأخرى. وبوجه عام كل الحوادث وأعمال الحروب، فضلاً عن أعمال التخريب أو الارهاب ذات الطابع السياسى أو المتعلقة بالحرب.

ب - ما تقوم به الحكومات والسلطات أيا كانت من عمليات الأسر، والاستيلاء، والايقاف، والحجز، والضبط، والمضايقات، والاعتقال.

ت - أعمال الشغب، والحركات الشعبية، والإضرابات، والاعلاق وغيرها من الأفعال المماثلة.

ث - القرصنة ذات الطابع السياسى أو المرتبطة بالحروب.

٢١٥- وإذا كانت المخاطر المشار إليها بعاليه غير مشمولة بعقد التأمين، فإنه يجب على المؤمن له إثبات أن الخسارة ناجمة من فعل آخر غير الحروب الخارجية. وبالتالي لا توجد علاقة ارتباط بين الضرر وفعل الحروب الخارجية. والأمر متروك لشركة التأمين فى طريقة إثبات أن الخسارة ناشئة عن الحرب الأهلية أو أعمال الشغب أو الحركات الشعبية<sup>(١)</sup>.

### ٣- زمن ومكان التأمين:

٢١٦- يبدأ سريان التأمين من اللحظة التى يتم فيها نقل البضائع المؤمن عليها المشار إليها فى المادة ٢ من المخازن من نقطة بداية الرحلة ليتم تحميلها على الفور إلى سيارات النقل، وتنتهى

Article 8 - Risques non couverts sauf convention contraire.

(١)



عند لحظة تفريغها من سيارة النقل على الأرض فى مخازن المرسل إليه أو ممثليه أو خلفائه فى مكان الرحلة المذكورة.

ويكون فى حكم مخازن المرسل إليه أو خلفائه أى مكان يخصه من عدمه، حيث يتم إيداع بضائعه فيه لحظة وصولها<sup>(١)</sup>.

٢١٧- وينتهى التأمين بانقضاء مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ وصول الطائرة الناقلة إلى مطار الوصول. ومع ذلك يمكن أن يمتد التأمين حتى لحظة دخول البضائع إلى المخازن على النحو المحدد أعلاه، وذلك فى حالة وجود اتفاق مسبق على ذلك ونظير رسوم اضافية خاصة<sup>(٢)</sup>.

وكذلك ينتهى التأمين إذا قام المؤمن له أو الشاحن أو المرسل إليه أو ممثليه أو خلفائه باستلام البضاعة المؤمن عليها قبل اللحظة التى تنتهى فيها التأمين وفقاً لأحكام هذا الفصل<sup>(٣)</sup>.

#### ٤ التقييم المؤمن عليها:

٢١٨- لا يمكن أن تتجاوز - التقييم المؤمن عليها التى يجب أن تكون مستحقة بالتأمين فى حالة الخسارة - على الأكثر المبالغ المحددة كالاتى:

أ - إما بسعر تكلفة البضاعة المؤمن عليها فى مكان الوصول بالإضافة إلى الربح المتوقع.

---

(١) Article 9 -

Durée des risques.

(٢) Article 10 -

Cessation des risques.

(٣) Article 11 - Prise de

livraison anticipée.

ب إما بحسب قيمتها فى مكان الوصول وفى تاريخ الوصول مثلما هو محدد بالأسعار المنشورة عادة.

ت إما بالأحكام الواردة بعقد البيع.

ث إما بقيمة الاستبدال فى حالة الأشياء المصنعة بشرط أن يبرر ذلك بالاستبدال الفعلى عن طريق تقديم فواتير مطابقة، وذلك بموجب اتفاق خاص ومقابل رسوم إضافية.

وفى جميع الحالات يجب أن يكون مبالغ القيم المؤمن عليها محددة فى وقت الاشتراك فى البوليصة<sup>(١)</sup>.

#### الفقرة الثانية

#### الأحكام الشخصية لبوليصة التأمين

٢١٩- يمكن الحديث عن الأحكام الشخصية لبوليصة التأمين من خلال إبراز الالتزامات المختلفة التى تترتب على عقد التأمين سواء أكانت هذه الالتزامات ملقاة على عاتق المؤمن له أو شركة التأمين.

#### ١-التزامات المؤمن له:

٢٢٠- يقع على عاتق المؤمن له وغيره من المستفيدين من التأمين التزامين: الأول دفع مبالغ الأقساط، والثانى بيان المخاطر المؤمن منها.

#### أ - دفع أقساط التأمين:

(١)

٢٢١- يجب على المؤمن له سداد كامل قيمة قسط التأمين إلى شركة التأمين منذ بدء سريان المخاطر؛ على أن يكون الدفع نقداً بما في ذلك الضرائب والرسوم والمصروفات الأخرى سواء تم الدفع من قبل المؤمن له في المقر الرئيسي لشركة التأمين، أو إلى ممثله في مكان الاشتراك في البوليصة، أو في وقت تسليم البوليصة للمؤمن له أو ممثله أو خلفائه في المكان الذي صدر فيه العمل.

وعندما يقوم المؤمن له بدفع المبالغ المفروضة عليه إلى شركة التأمين فإن كل الأقساط المستحقة في ذمته تكون مقابل ما تقوم شركة التأمين بدفعه من تعويضات مستحقة في حال تحقق المخاطر المؤمن منها.

ومع ذلك عندما يتم تسليم البوليصة أو شهادة التأمين إلى طرف ثالث حسن النية، فإن شركة التأمين لن تكون قادرة على دفع التعويض إلا إذا تم دفع القسط الوارد على هذه البوليصة أو شهادة التأمين. ولا يمكن الاحتجاج بهذا التعويض في مواجهة الطرف الثالث خلافاً لصاحب صك التأمين إلا إذا كانت إمكانية التعويض مذكوراً صراحة في صك التأمين في حالة عدم دفع القسط الوارد بها<sup>(١)</sup>.

#### ب - بيان المخاطر المؤمن منها:

٢٢٢- يقوم عقد التأمين الحالي على إقرارات صادرة من المؤمن له. وبالتالي يجب على المؤمن له أن يطلع شركة التأمين - تحت طائلة العقوبات المذكورة أدناه - على كافة الظروف المحيطة بالبضائع المؤمن عليها والتي تكون معروفة له، والتي يمكن أن تسمح

Article 13 -  
Paiement des primes.

(١)

لها بتقدير المخاطر قبل إبرام عقد التأمين لاسيما إذا سبق له التأمين عليها من نفس طبيعة المخاطر المؤمن عليها في العقد الحالي بصفة كلية أو جزئية، وسبق لشركة تأمين سابقة انهاء أو الغاء مثل هذا التأمين<sup>(١)</sup>.

٢٢٣- وعلى ذلك نرى تباعاً إقرار أو إعلان مخاطر الاشتراك، وتعديل المخاطر المؤمن منها أثناء سريان العقد، والتدابير المؤقتة، والحق في الرجوع، وإثبات الأضرار والخسائر، وأخيراً الجزاءات المترتبة على مخالفة ذلك.

#### (١) - إقرار أو إعلان مخاطر الاشتراك:

٢٢٤- يمكن ابطال التأمين بناء على طلب شركة التأمين في حالة إغفال المؤمن له بيان المخاطر المؤمن منها أو صدور إعلان كاذب منه بسوء نية بما قد يؤدي إلى وقوع شركة التأمين في غلط بشأن تقدير المخاطر المؤمن منها، ومدى تأثير ذلك على حدوث الضرر من عدمه، أو فقد الشيء المؤمن عليه.

٢٢٥- ويلاحظ أن شركة التأمين تستحق كامل قسط التأمين في حالة صدور غش من المؤمن له. ومع ذلك إذا كان المؤمن له حسن نية، فإنه يكون لشركة التأمين - ما لم ينص على مزية أفضل لصالح المؤمن له- ضمان المخاطر بما يتناسب مع القسط المدفوع، وذلك بالنظر إلى ما كان يجب دفعه، وذلك فيما عدا الحالة التي ما كانت شركة التأمين تقبل المخاطر فيما لو علمت بها.

Article 14 -

Déclaration du risqué.

(١)

## (٢) - تعديل المخاطر أثناء سريان العقد:

٢٢٦- يمكن لشركة التأمين إلغاء التأمين في حالة وجود أى تعديل أثناء سريان العقد سواء من خلال ما تم الاتفاق عليه عند تكوينه، أو بصدد الشيء المؤمن عليه بما قد يؤدي إلى زيادة كبيرة في المخاطر المؤمن منها ما لم يتم إعلان شركة التأمين عن هذا التعديل في ظرف ثلاثة أيام عمل من تاريخ علم المؤمن له بذلك، ولا يدخل في احتسابها أيام العطلات، وذلك ما لم يقدم الدليل على حسن نيته، وفي هذه الحالة تطبق الأحكام الخاصة بحسن النية.

ومع ذلك إذا كان المؤمن له حسن النية، فإنه يمكن لشركة التأمين - ما لم يكون هناك شروط أفضل بالنسبة إلى المؤمن له- ضمان المخاطر بما يتناسب مع القسط المدفوع بالنظر إلى ما كان يجب دفعه، وذلك فيما عدا الحالة التي يمكن أن يثبت فيها شركة التأمين أنها ما كانت لتقبل المخاطر المؤمن منها فيما لو كانت تعلم بها.

٢٢٧- ويستمر سريان التأمين إذا كان السبب في تقادم المخاطر المؤمن منها ليس نتيجة خطأ المؤمن له، وذلك في مقابل زيادة القسط المدفوع من المؤمن له، والذي يجب أن يتطابق مع هذا التقادم.

ومع ذلك إذا لم يقبل المؤمن له الزيادة المقترحة في قسط التأمين، فإنه يجوز لشركة التأمين أن تلغى العقد بإنقضاء مدة ثلاثون يوم من تاريخ الاقتراح بالزيادة.

٢٢٨- أما إذا كان التقادم في المخاطر نتيجة خطأ المؤمن له، فإنه يجوز لشركة التأمين إما إنهاء العقد في ظرف ثلاثة أيام من

تاريخ العلم به، مع سداد قيمة القسط بنسبة الفترة المضمونة قبل انقضائها، وأما طلب زيادة قيمة القسط بما يتناسب مع هذا التقادم. ومع ذلك إذا لم يقبل المؤمن له الزيادة المقترحة في قيمة قسط التأمين فإن شركة التأمين تقوم بإلغاء العقد بإنقضاء عشرة أيام من تاريخ الاقتراح بالزيادة.

٢٢٩- أخيراً يكون التأمين باطلاً - ولو كان يشترط حدوث الأخبار الحسنة أو السيئة بعد وصول الأشياء المؤمن عليها أو سيارة النقل أو بعد الواقعة المتعلق بهما- إذا كان الخبر قد وصل بأى وسيلة أخرى قبل إبرام العقد، في المكان التي حدث فيه، أو في المكان الذي يتواجد فيه المؤمن له أو شركة التأمين حتى لو كان من الغير الذي لا يعرفه، ودون حاجة لتقديم أى دليل مباشر على معرفة الخبر من المؤمن له أو من شركة التأمين.

### (٣) - التدابير المؤقتة:

٢٣٠- يجب على المؤمن له ومستخدميه وممثليه أو خلفائه أن يبذلوا العناية المعقولة في المحافظة على البضاعة المؤمن عليها. وبالمثل يجب أن تتخذ جميع التدابير الوقائية لمنع أو الحد من الأضرار والخسائر التي قد تلحق بها. وفي حالة خرق هذه الالتزامات يمكن لشركة التأمين أن تحل محلهم في اتخاذ التدابير التي يتعين اتخاذها بالرغم من سريان الضمان في هذه الحالة<sup>(١)</sup>.

### (٤) - حق الرجوع:

٢٣١- يجب على المؤمن له وممثليه وخلفائه اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على الحقوق المتعلقة بالبضاعة، والرجوع على الناقلين وكل الأعيار المسؤولين عن ذلك، والسماح لشركة التأمين عند الاقتضاء بمقاضاتهم عن طريق إقامة الدعاوى القضائية التي تكون ضرورية.

ويجوز لشركة التأمين وبخاصة أن تتخذ كل التدابير اللازمة ومباشرة حق الرجوع لنفسها في حالة الضرورة، وذلك عند إعادة شحن البضائع المؤمن عليها إلى جهة قيامها. وعلى المؤمن له تقديم يد العون لها خصوصا تزويدها بكل الوثائق والمعلومات المفيدة التي تساعدها في تنفيذ هذه التدابير<sup>(١)</sup>.

#### (٥) - إثبات الأضرار والخسائر:

٢٣٢- يجب على المرسل إليه وممثليه أو خلفائه الالتزام - منذ وصول البضاعة إلى مكان وصول الرحلة المؤمن عليها - وعندما تسمح حالتهم بذلك تقديم طلب لمأمور الخسائر أو الخبير الموصى به من لجنة الدراسات والخدمات للمؤمنين البحريين والنقل. وفي حالة تخلف ذلك فإنه يتعين الاستعانة بخدمات أية منظمة مشار إليها في قسم مأموري الخسائر، وذلك بشروط خاصة نظراً لخبراتهم في هذا الشأن.

ويجب ان يقدم الطلب في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ انتهاء الضمان بدون أن يدخل في احتسابها أيام العطلات. وفي حالة وجود

Article 16 - Conservation des recours.

(١)

رأى مخالف فإنه يجب تقديم الطلب فى خلال اثنى عشر يوماً من تاريخ ورود التقرير التالى<sup>(١)</sup>.

#### (٦) - الجزاءات:

٢٣٣- يترتب على عدم الوفاء بالالتزامات المذكورة بعاليه بحسب الأحوال، بطلان أو إلغاء البوليصة ( المادة ١٤)، أو خفض قيمة التعويض ( المواد ١٤، ١٥، ١٦)، أو سقوط الحق فى التعويض ( المادة ١٧)<sup>(٢)</sup>.

#### ٢-التزامات شركة التأمين:

٢٣٤- غالباً ما يقع على عاتق شركة التأمين عدة التزامات ربما كان من أهمها: كيفية تسوية تأمين التعويض، ومسألة التخلّى عن البضائع المؤمن عليها، وكيفية دفع التعويض التأمين، وأخيراً الأحكام الخاصة ببوالص الاشتراك.

#### أ -تسوية تأمين التعويض:

٢٣٥- عندما تقوم شركة التأمين بتسوية تأمين التعويض فإنه تنثور عدة مسائل منها: طريقة تسوية أو دفع التعويض، وقاعدة التناسب، وبيع البضائع خلال الرحلة، وإعادة شحن البضائع لمكان تصنيعها، والربح المتوقع، وامتياز البضائع.

---

Article 17 - Constatation des dommages et pertes.

(١)

Article 18 – Sanction.

(٢)



٢٣٦- فمن جهة أولى سوف تقوم شركة التأمين بدفع التعويض لكل طرد على حدة، وذلك في كافة حالات المخاطر المؤمن منها<sup>(١)</sup>.

٢٣٧- ومن جهة ثانية تتحدد أهمية الخسائر المحددة كما هو مبين أعلاه عن طريق المقارنة بين البضائع المؤمن عليها في حالة الخسارة كما لو كان الشيء في حالته سليمة في الزمن والمكان المحددين، وذلك فيما يعرف بـ " قاعدة التناسب ". ويجب أن يكون معدل الاستهلاك الناتج من هذه المقارنة مطابقاً مع القيمة المؤمن عليها.

ويشمل تعويض التأمين بخلاف ذلك رسوم ومصاريف الخبير ومأمور الخسائر المنصوص عليه في المادة ١٧<sup>(٢)</sup>.

٢٣٨- ومن جهة ثالثة ففي حالة بيع البضائع بسبب الأضرار والخسائر المادية المضمونة المقررة في مكان العبور، فإن تعويض التأمين يتحدد على أساس الفرق بين القيمة المؤمن عليها والسعر الصافي للبيع<sup>(٣)</sup>.

٢٣٩- ومن جهة رابعة في حالة قيام شركة التأمين - بسبب الأضرار والخسائر المادية المضمونة - باتخاذ القرار بإعادة البضائع المؤمن عليها إلى مكان تصنيعها لاصلاحها كلها أو بعضها فإن

---

(١) Article 19 - .

Mode de règlement

Article 20 -

Règle proportionnelle.

Article 21 - Vente des marchandises en

cours de voyage.

إجمالي النفقات والمخاطر الناجمة عن ذلك سوف تكون على حسابها حتى ولو كانت ملزمة بدفع مبلغ أعلى من القيمة المؤمنة كلها<sup>(١)</sup>.

٢٤٠- ومن جهة خامسة عندما يكون مبلغ الربح المتوقع غير مبرر فإنه يجب تثبيته بسعر موحد يحدد بنسبة ٢٠% من سعر تكلفة البضائع كما هو مذكور في المادة ١٢<sup>(٢)</sup>.

٢٤١- ومن جهة سادسة في حالة الاتفاق على ترتيب امتياز على البضائع فإنه يكون مستقلاً عن الخسارة العادية التي تقع للبضائع المؤمن عليها في الطريق<sup>(٣)</sup>.

#### ب التخلي عن البضائع المؤمن عليها:

٢٤٢- يمكن التخلي عن البضائع المؤمن عليها في عدة حالات؛ فمن جهة أولى يمكن التخلي عن البضائع المؤمن عليها في حالة ضياع البضائع المؤمن عليها دون الإبلاغ عن وسيلة النقل بعد ثلاثة شهور من تاريخ آخر الأخبار عنها، ويمكن اعتبار الخسارة قد حدثت في تاريخ هذا الخبر في إطار العلاقة بين الأطراف.

ويكون المؤمن له ملزماً بتبرير تاريخ رحيل وسيلة النقل وعدم وصول البضائع إذا ظهرت من الظروف وجود عقبة في النقل المعتاد للأخبار. وفي هذه الحالة لا يسرى ميعاد التأخير السابق، ولا يكون التخلي مقبولاً طالما استمر هذا المنع.

---

Article 22 - Réexpédition au lieu de fabrication.

(١)

Article 23 - Profit espéré.

(٢)

Article 24 - Franchise-Freinte.

(٣)

٢٤٣- ومن جهة ثانية يمكن التخلي عن البضائع المؤمن عليها في حالة وصول مبلغ الأضرار والخسائر المادية الواقعة على شركة التأمين لثلاثة أرباع القيمة المؤمن عليها على الأقل.

٢٤٤- ويترتب على التخلي عن البضائع المؤمن عليها تحويل ملكية البضاعة المؤمن عليها إلى شركة التأمين. ويكون المؤمن له مسؤولاً عن دفع كامل المبلغ المؤمن عليه. ويرتد آثار هذا التحويل بين الأطراف إلى وقت قيام المؤمن له بإخطار شركة التأمين برغبته في الترك. ومع ذلك يكون من حق شركة التأمين - دون الإضرار بدفع المبلغ المؤمن عليه - رفض نقل الملكية خلال مدة ثلاثون يوماً من تاريخ الاخطار.

٢٤٥- ويكون المؤمن له ملزماً بإعلان كافة التأمينات المتعلقة بالبضائع المؤمن عليها محل التعاقد، أو التي لديه علم بها، وذلك بموجب إخطار التخلي بخطاب موسى عليه أو بأى إجراء قضائي إضافي<sup>(١)</sup>.

### ج - طريقة دفع تعويض التأمين:

٢٤٦- يثار التساؤل عن كيفية دفع تعويض التأمين، ومدى توافر إمكانية إعادة النظر في القيمة المؤمن عليها، ومسألة إعادة التأمين، وأخيراً تفويض شركة التأمين في استلام وثائق البوليصا.

٢٤٧- فمن جهة أولى تقوم شركة التأمين بدفع التعويض المستحق خلال مدة ثلاثون يوماً على الأكثر بعد استلامها كامل المستندات المثبتة لذلك، إلى حامل هذه المستندات مقابل تسليم أصل

---

Article 25  
- Délaissement.

(١)

صك التأمين. ولا يجوز لاي أحد المطالبة بالاستعادة من هذا التأمين إذا لم يبرر وقوع ضرر عليه<sup>(١)</sup>.

٢٤٨- ومن جهة ثانية يعاد النظر تلقائياً فى مبلغ القيمة المؤمن عليها مقابل رسوم إضافية، وذلك بعد كل واقعة تحدث فى مسار الرحلة لضمان شركة التأمين<sup>(٢)</sup>.

٢٤٩- ومن جهة ثالثة إذا كانت البوليصه الحالية مشتركة لدى شركات تأمين أخرى، فإن شركات التأمين لا تكون ملزمة بدون تضامن مع الآخرين إلا فى نسبة المبلغ محل التأمين<sup>(٣)</sup>.

٢٥٠- ومن جهة رابعة وأخيرة يحق لشركة التأمين الأم استلام كافة الوثائق والمستندات المتعلقة بإدارة البوليصه الحالية، وذلك بالنيابة عن كل شركات التأمين المعنية L'assureur-apériteur ما لم يكن لديها تفويض بالتمثيل القضائى لشركات التأمين<sup>(٤)</sup>.

### الفقرة الثالثة

#### الأحكام الخاصة بوالص الاشتراك المتعلقة ببوليصه

#### التأمين الجوى على البضائع

Article 26 - Paiement de l'indemnité d'assurance.	(١)
Article 27 - Reconstitution de la valeur assure.	(٢)
Article 28 - Co-assurance.	(٣)
Article 29 - Mandat de l'assureur-apériteur.	(٤)

٢٥١- تدور الأحكام الخاصة ببوالص الاشتراك المتعلقة ببوليصة تأمين البضائع المنقولة جواً لعام ٢٠١٢ حول مسائل الحلول، والتقدم، والاختصاص.

٢٥٢- فمن جهة أولى توؤل كافة حقوق المؤمن له إلى شركة التأمين ويحصل في المقابل على المبالغ المستحقة له فقط من التأمين. ويتعهد المؤمن له - إذا طلبت شركة التأمين تكرار هذا النقل للحقوق - بالاستلام بموجب إيصال التسوية أو في كل حالة على حدة<sup>(١)</sup>. ومن جهة ثانية تتقدم الدعاوى الناشئة عن بوليصة التأمين الحالية بمضى سنتين<sup>(٢)</sup>. ومن جهة ثالثة وأخيرة لا يمكن مقاضاة شركة التأمين إلا أمام المحكمة التجارية في المكان الذي تمت فيه الاشتراك في البوليصة<sup>(٣)</sup>.

### ب- الأحكام الخاصة ببوالص الاشتراك:

٢٥٣- يخضع عقد التأمين الحالى لأحكام القانون الفرنسى خصوصاً أحكام الباب السابع من الكتاب الأول من تقنين التأمين سواء تم النص علي ذلك فى البوليصة أم لا.

٢٥٤- ويمكن الحديث عن هذا العقد من عدة نواح ربما كان

من أهمها: كيفية إدارة البوليصة، والإشكالات المتعلقة ببوليصة الاشتراك، وأخيراً إيقاف والغاء البوليصة.

- 
- (١) Article .  
30 – Subrogatio
- (٢) Article  
31 – Prescription.
- (٣) Article  
32 – Compétence.

## الفقرة الاولى

### كيفية إدارة بوليصة الاشتراك

٢٥٥- سوف نتحدث تباعاً عن كيفية إدارة بوليصة الاشتراك، ومدتها، ثم نبين قرينة العلم بالحادث المتعلق بالبضائع المؤمن عليها.

#### ١- إدارة البوليصة:

٢٥٦- يلتزم المؤمن له بالإعلان عن تزويد شركة التأمين بالبيانات المطلوبة، وتكون شركة التأمين ملزمة بقبول ذلك خلال مدة سريان البوليصة. وبالمثل تطبق ذلك على كل الشحنات المنقولة لحسابه أو تنفيذاً لعقد شراء أو بيع، ويقع على عاتقه الالتزام بالتأمين. وهذه الشحنات تكون مغطاة تلقائياً من وقت التي تكون فيها معرضة للمخاطر المؤمن عليها بشرط أن يتم الإعلان عن تزويد شركة التأمين في ظرف ثلاثة أيام على الاكثر من استلام الإشعارات المطلوبة.

٢٥٧- كذلك تطبق على كل الشحنات المنقولة لحساب طرف ثالث التي تمنح المؤمن له الحق في إجراء التأمين بموجب تفويض صريح بشرط أن يكون المؤمن له ذى صفة في الشحن كوكيل بالعمولة أو مرسل إليه أو غيرها. ولا تكون هذه الشحنات مغطاة تأمينياً إلا بموجب إعلان التزويد لشركة التأمين. ويسرى الضمان من وقت خروجها من المخازن طبقاً لأحكام المادة ٨ من الأحكام العامة.

٢٥٨- لا تتبلور مصلحة المؤمن له إلا عند تنفيذ أمر التأمين المعهود إليه من الغير وإلا لا يكون له الحق في تطبيق البوليصة.

٢٥٩- وفي حالة عدم التزام المؤمن له بإحترام الأحكام المنصوص عليها بعاليه- مع الأخذ في الاعتبار بوليصة الاشتراك-

فإن كل مطالبة قضائية ترفع بموجب هذه البوليصة ستكون بقوة القانون غير مقبولة مهما كان تاريخ وقوع الحادث. وفي هذه الحالة يجوز لشركة التأمين إلغاء البوليصة دون تأخير، ودون المساس بحقها في المطالبة بدفع بقية الأقساط مقابل الشحنات غير المعلنة، فضلاً عن دفع المبالغ المدفوعة منها بسبب الحوادث الواقعة لاحقاً بسبب عدم الامتثال للالتزامات المذكورة.

٢٦٠- ويجوز لشركة التأمين في أي وقت طلب تقديم الكتب والمراسلات المرسلة إلى المؤمن له للتحقق من مدى امتثاله للالتزاماتها. ويخضع الاعلان عن تزويد شركة التأمين بالبيانات المطلوبة لكل شروط بوليصة التأمين التي لا يمكن الانتقاص منها. وأخيراً تنطبق عبارة المؤمن له على المشترك الذي قام بالتوقيع على البوليصة الذي أعطى الأمر بذلك أو المستفيد من التأمين<sup>(١)</sup>.

## ٢ مدة البوليصة:

٢٦١- تكون مدة الاشتراك في البوليصة سنة واحدة، ويتم تجديدها بصفة ضمنية سنة بسنة مالم يتم الاتفاق على غير ذلك. ويحتفظ كل من المؤمن له وشركة التأمين بالحق في إلغاء البوليصة في أي وقت بخطاب مسجل بعلم الوصول خلال مدة شهر، وتبدأ المهلة في السريان من يوم إرسال الخطاب المذكور ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك.

٢٦٢- ولا تبدأ البوليصة في إنتاج أثارها إلا فيما يتعلق بالبضائع التي تسرى على المخاطر المؤمن منها والتي بدأت في

السريان قبل إنقضاء هذه المدة. وإذا كان المؤمن له يتعامل من خلال وسيط فإنه يجوز لشركة التأمين إخطاره بهذا الإلغاء<sup>(١)</sup>.

### ٣ - قرينة العلم بالحادث المتعلق بالبضائع المؤمن عليها:

٢٦٣- تخضع جميع الشحنات السارية في وقت إبرام بوليصة الاشتراك فضلاً عن كافة الإجراءات المعلن عنها لحساب الغير لأحكام المادة ٤ من الشروط العامة<sup>(٢)</sup>.

### الفقرة الثانية

#### الإشكالات المتعلقة ببوليصة الاشتراك

٢٦٤- يثار التساؤل عن مصير المخاطر المؤمن منها التي لم تبدأ في غضون شهرين من إبرام البوليصة، وتكس البضائع المؤمن عليها، وأخيراً الناقلين الجويين.

#### ١ - المخاطر التي لم تبدأ في ظرف شهرين:

٢٦٥- لا يمكن أن تنتج البوليصة آثارها إذا لم يقدم المؤمن له لشركة التأمين أية إشعار عن وقوع تلك المخاطر، وذلك بعد مدة شهرين من تاريخ الاشتراك ما لم يتم الاتفاق صراحة على مهلة أخرى<sup>(٣)</sup>.

#### ٢ - تكس البضائع المؤمنة:

---

(١) Article 7 - Durée de la police.

(٢) Article 6 - Présomption de connaissance d'un événement concernant les marchandises assurés.

(٣) Article 2 - Risques non commencés dans les deux mois



٢٦٦- مع عدم الاخلال بما نصت عليه المادة ٢٦ من الأحكام العامة بشأن الحد الاقصى للمشارك بالرحلة وبالطائرة، والتي تنشئ حد الالتزامات الملقاة على عاتق شركة التأمين. فإنه لا يمكن التعاقد مع شركة التأمين فيما يجاوز الحد الاقصى فى حالة تكديس البضاعة المؤمن عليها- لأى سبب كان ولو كانت القوة القاهرة - فى أى مكان قبل الشحن فى مطار القيام أو بعد تفريغها فى مطار الوصول.

٢٦٧- أما البضائع التى كانت مشحونة على متن رحلة بدون علم المؤمن له غير الرحلة المذكورة فى خطاب النقل الجوى أو التى أعيدت شحنها قبل أو بعد قيام الطائرة، ستكون مؤمن عليها بشكل صحيح برغم ما يترتب على ذلك من تجاوز للحد الاقصى المذكور بالطائرة. والذى سيكون هو ذاته فى حالة تكديس البضائع دون علم المؤمن له فى أى مكان آخر بخلاف الأماكن المنصوص عليها فى الفقرة السابقة<sup>(١)</sup>.

### ٣- الناقلون الجويون:

٢٦٨- لقد تم تعديل المادة ٢ من الأحكام العامة لتكون كالاتى: الشحنات المنقولة على الطائرات المستغلة فى خطوط منتظمة تكون مضمونة بدون قسط تأمين.

٢٦٩- ويقصد بالطائرة التى تعمل على خط منتظم تلك التى تكون تابعة لشركة الملاحة الجوية التى تكون عادة وبنظام فى متناول المستخدمين بمقتضى الإجراءات والتواريخ المحددة سلفاً.

Article 3 - Accumulation des marchandises assurés.

(١)

كذلك الشحنات المنقولة على كافة الطائرات الأخرى تكون مغطاة تأمينياً مقابل دفع أقساط خاصة<sup>(١)</sup>.

### الفقرة الثالثة

#### ايقاف والغاء البوليصه<sup>(٢)</sup>

٢٧٠- قد يتم ايقاف بوليصة التأمين أو إلغائها فى عدة

حالات:

٢٧١- فمن جهة سوف يتم ايقاف سريان التأمين على

المخاطر المؤمن منها فى حالة عدم دفع قسط التأمين-Non paiement d'une prime خلال مدة ثمانية أيام، وذلك بعد إرسال شركة التأمين خطاب مسجل باشعار رسمى بالدفع إلى المؤمن له على آخر موطن معروف لشركة التأمين. وسوف ينتج الايقاف آثاره تلقائياً بالنسبة لأى مخاطر سارية، وكذلك جميع الوقائع اللاحقة على انقضاء مدة ثمانية أيام وحتى اليوم التالى الساعة صفر من تاريخ سداد القسط المتأخر.

وبالتالى فى حالة وقوع أى حادث خلال فترة ايقاف سريان المخاطر المؤمن منها، فإنه لا يحق مطالبة شركة التأمين بدفع أية تعويضات، مع حفظ كافة حقوقها فى مواجهة المؤمن له تنفيذاً للعقد وخصوصاً حقها فى استرداد كامل القسط المنصوص عليه. ويجوز لشركة التأمين أيضاً فى الحالة المنصوص فى هذه الفقرة، إذا كانت

Article 4 -

Avions transporteurs.

Article 5 - Suspension et résiliation de la police.

(١)

(٢)

تفضل ذلك، المطالبة بالغاء التأمين بذات الشروط والمدد المنصوص عليها فى العقد.

٢٧٢- ومن جهة أخرى فى حالة قيام شركة التأمين بسحب الموافقة Retrait d'agrément ، فإن البوليصه ستتوقف عن انتاج آثارها طبقاً لعبارات المواد ٣٢٦-١٢ L. ، ٣٢٦-١ R. من تقنين التأمين أمام مشروع التعاقد الذى كان محلاً لهذه الإجراءات.

٢٧٣- لا يترتب على ايقاف أو الغاء البوليصه من قبل شركة التأمين أى أثر فى مواجهة الغير حسن النية Tiers de bonne foi، والذى حولت إليه شهادة التأمين بمقتضى الصك السابق على الحادث أو الخسارة أو على الاخطار بالايقاف أو الالغاء. ومع ذلك سوف يكون من حق شركة التأمين مطالبة المؤمن له بسداد التعويض المدفوع منها إلى الغير حامل الصك. بالإضافة إلى حق شركة التأمين فى الحصول على قسط التأمين مقابل شهادة التأمين المحولة إلى الغير.

وأخيراً تطبق هذه الأحكام أيضا على البوالص المشتركة لحساب الغير.

## خاتمة

٢٧٤- لقد انشغل المشرع الدولي والوطني دوماً بإشكالية جبر الأضرار الحاصلة للمسافرين والشاحنين من جراء خطأ الناقل الجوي؛ فأمام إختلال ميزان القوى فى عقد النقل الجوى كان لزاماً البحث عن الوسيلة التى يمكن من خلالها إقامة نوعاً من التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من جهة والمسافرين والشاحنين من جهة أخرى.

٢٧٥- ولقد بان لنا من خلال الطرح المتقدم مدى التنظيم القانونى التى حظى به فى إطار اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها وكذلك قانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ والمعدل بالقانون رقم ١٢ لسنة ٢٠١٨، وقانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩. وقد أفضى ذلك إلى وجود ثمة توازن بين القوى الاقتصادية لأطراف عقد النقل سواء من خلال إحكام السيطرة على نظام المسؤولية بقواعد موضوعية آمرة أو من خلال القواعد الإجرائية اللازمة لتنفيذ نظم المسؤولية من الوجهة العملية.

٢٧٦- وتطبيقاً لما تقدم جعلت اتفاقية وارسو وقانون التجارة المصرى مسؤولية الناقل الجوى قائمة على أساس الخطأ التعاقدى المفترض عند عدم تحقق النتيجة المرجوة من النقل. ليتحقق بذلك الهدف المطلوب بحماية المسافرين أو الشاحنين بإعفائهم من إثبات خطأ الناقل، وإعفاء المضرور ذاته من عبء

إثبات وجه إنحراف الناقل أو تابعيه في السلوك،  
ولضمان حصولهم على التعويضات المناسبة عن  
الضرار التي تلحق بهم.

٢٧٧- وفي المقابل أقرت الاتفاقية مبدأ المسؤولية  
المحدودة للناقل الجوي عن طريق وضع حدوداً قصوى  
للتعويضات التي يلتزم بدفعها، وذلك من أجل تشجيع  
الاستثمارات في مجال الملاحة الجوية. وبالتالي صار  
الناقل الجوى ملتزماً بالوفاء بمبلغ مائتين وخمسين ألف  
فرنك في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أى  
أذى بدنى آخر، أو تأخيره فى الوصول. ومبلغ خمسة  
ألاف فرنك تعويضاً فى اتفاقية وارسو، ومبلغ خمسمائه  
جنية فى قانون التجارة المصرى لكل مسافر عن  
الأضرار التي تصيب الأمتعة الخفيفة التي يصطحبها  
المسافر معه على متن الطائرة. ومبلغ مائتين وخمسين  
فرنك عن كل كيلو جرام فى اتفاقية وارسو، ومبلغ  
خمسين جنيهاً عن كل كيلو جرام فى القانون المصرى  
فى حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو البضائع أو تلفها أو  
حالة التأخير فى إنجاز النقل الجوى. مع ملاحظة أن  
اتفاقية جواتيمالا لعام ١٩٧١ رفعت الحد الأقصى  
للتعويض عن هلاك وتلف وضياع وتأخير الأمتعة إلى  
مبلغ خمسة عشر ألف فرنك. ومع ذلك تكون مسؤولية  
الناقل الجوى سيئة النية غير محدودة فى كل من  
اتفاقية وارسو وقانون التجارة المصرى فى حالات

تخلف وثائق النقل الجوى وبياناتها الالزامية، أو صدور غش من الناقل الجوى أو الخطأ المساوى للغش. ٢٧٨- ولقد حققت اتفاقية وارسو إلى حد كبير الأحكام الموضوعية الحاكمة لمسئولية الناقل الجوى بحسب هدفها المتمثل فى توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوى التجارى الدولى. وكذلك تضمنت الاتفاقية بعض الأحكام الخاصة بدعوى المسئولية على الناقل الجوى، وذلك من أجل الموزانة بين مصلحة المضرورين ومصلحة الناقلين بالإضافة إلى تجنب أية اختلافات فيما بين المضرورين خاصة فى مسائل الحقوق والحماية المقررة لهم.

وتطبيقاً لذلك إذا أصيب المسافر بثمة أضرار تمثلت فى وفاته أو إصابته بجرح أو تأخيره أو فقد أو تلف أمتعته جاز له أن يرفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى فى إقليم إحدى الدول المتعاقدة بحسب اختياره وهى: محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسى لنشاطه، أو محكمة الجهة التى يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوى، أو محكمة جهة الوصول، أو المحكمة التى يقع فى دائرتها منشأة مملوكة للناقل الجوى إذا كان للمسافر موطن أو محل إقامة دائم فى إقليم نفس الدولة.

٢٧٩- وفى المقابل حرصت كل من اتفاقية وارسو والقانون المصرى على مراعاة مصلحة الناقل الجوى من خلال إتاحة الفرصة أمامه بالاستفادة من الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية المرفوعة عليه من قبل

المضرورين في حالتى التلف والتأخير في نقل الأمتعة أو البضائع فقط، وذلك كوسيلة فعالة للحد من تلك الدعاوى المرفوعة عليه. وكذلك تتقدم دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

٢٨٠- وقد لعب التأمين الجوى دوراً حيوياً في مجال النقل الجوى عند تعرض الطائرة لحادث طيران، إذ يصبح الناقل الجوى مسؤولاً عن الأضرار التى تلحق بالمسافرين أو الأمتعة أو البضاعة التى يتولى نقلها بالإضافة إلى العبء المالى الذى يتحمله الناقل الجوى من جراء فقد الطائرة. وهو ما أفضى إلى صيرورة التأمين أمراً لا غنى عنه لجميع العاملين فى الحقل الجوى من ناقلين ومقدمى خدمات جوية وملتقى خدمة النقل من ركاب أو شاحنى بضائع.

٢٨١- ومع ذلك فلم يرد تنظيم ضمانات المسؤولية فى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ولا تعديلاتها المتلاحقة، والتى تكفل للمضرورين سواء المسافرين أو أصحاب الأمتعة المسجلة أو البضائع حصولهم على التعويض المستحق لهم عن الأضرار التى لحقت بهم. وقد اكتفى بروتوكول لاهى لعام ١٩٥٥ بالنص على توصية (ب) بأن تقيم الدول المتعاقدة نظم الوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ سواء عن طريق تأمين إجبارى أو ضمان بنكى أو وديعة نقدية.

أما قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون رقم ١٢ لسنة ٢٠١٨ فقد استند إلى نص المادة السادسة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ التي تسمح للدول المتعاقدة بفرض بعض الشروط على الطائرات التي تعمل على خطوط جوية دولية منظمة. وتطبيقاً لذلك فرض على كل مستثمر لطائرة تعمل في إقليم الجمهورية أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن الطائرة والأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض، ومع وجوب قيام مستثمر الطائرة بالتأمين على مستخدميه المعرضين لمخاطر الطيران لتغطية الأضرار التي قد تنشأ عنها.

وفي كل الأحوال يجوز الاستعاضة عن التأمين بإيداع تأمين نقدي في خزينة الجمهورية المسجلة فيها الطائرة أو مصرف مرخص له بذلك منها، أو تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الجمهورية المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتحقق هذه الجمهورية من قدرة المستثمر على الوفاء بالتزاماته، أو تقديم كفالة من الجمهورية المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتعهد هذه الجمهورية بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة.

٢٨٢- أخيراً برزت أهمية التأمين الجوي في ظل تقرير المسؤولية المحدودة للناقل الجوي سواء في حالات



النقل الجوي للأشخاص أو للبضائعا من طريق التأمين التلقائي الفردبالذي تبرمه غالبية شركات الطيران للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي لصالح المسافرين، وذلك بغرض ضمان ضحايا حوادث الطيران أو وراثتهم على التعويضات المقررة في الاتفاقية الدولية دون حاجة إلى إجراءات التقاضي المعقدة. وإما عن طريقالتأمين من مسؤولية الناقل الجوي الذي تبرمه شركات الطيران لصالحها، وذلك بهدف ضمان وتغطية المطالبات الناجمة عن مسؤوليتها المدنية تجاه المسافرين أو وراثتهم.

تم بحمد الله.

## قائمة المراجع

### أولاً: المراجع باللغة العربية:

- ١ إبراهيم المنصوري القحلانى: مسؤولية الناقل الجوى فى إطار التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط١، ٢٠١٧.
- ٢ أبو زيد رضوان: القانون الجوى، قانون الطيران التجارى، دار الفكر العربى، القاهرة، بدون سنة نشر.
- ٣ أبو زيد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، العدد الأول، السنة (١٦)، ١٩٧٤.
- ٤ أكرم ياملى: القانون الجوى العام والخاص، دراسة مقارنة بين كل من القانون العراقى والأردنى والمصرى والإماراتى ومشروع قانون الطيران العربى الموحد والاتفاقيات الدولية، منشورات جامعة جيهان الخاصة، أربيل، العراق، ٢٠١٤.
- ٥ جلال وفاء محبين: دروس فى القانون الجوى، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ١٩٩٢.
- ٦ حسن كيره: مسؤولية الناقل الجوى فى اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهى المعدل لها، مطبعة جامعة الإسكندرية، ١٩٥٩.
- ٧ حسن يوسف محمود: التأمين من مسؤولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص، دراسة قانونية مقارنة مع التطبيق على مؤسسة مصر للطيران، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٤٢٠ هـ - ٢٠٠٩ م.

- ٨ حمد الله محمد حمد الله: القانون الجوي، الأفكار والقواعد الأساسية- عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ط١، ١٤٣٧هـ - ٢٠١٦.
- ٩ حفيظة السيد الحداد: القانون الجوي، بدون ناشرن بدون سنة نشر.
- ١٠- حمدى محمد مصطفى حسن: الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإماراتى.
- ١١- ذكرى عبد الرازق محمد: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م وقانون التجارة الجديد، شركة ناس للطباعة، ط١، ٢٠١٥.
- ١٢- رفعت فخرى: حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة فى مونتريال فى ٢٨ مايو ١٩٩٩، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، المجلد ٤٥، العدد ٢، ٢٠٠٣.
- ١٣- رفعت فخرى: مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، مجلة المحامى، الكويت، السنة (٦)، العدد أبريل- يونيو ١٩٨٣.
- ١٤- سميحة القليوبى: القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩.
- ١٥- عاطف محمد الفقى: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤.

١٦- عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الجوى الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٤.

١٧- فايز نعيم رضوان: محاضرات فى قانون الطيران التجارى، ١٩٨٥.

١٨- فرج سيد سليمان: قانون الطيران المدنى، بدون ناشرن، وبدون سنة نشر.

١٩- محمد السيد الفقى: النطاق الإجرأئى لمسئولية الناقل الجوى الدولى للبضائع، دراسة فى تفسير المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠٠٦.

٢٠- محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الموجز فى القانون الجوى، النقل الجوى الوطنى والدولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧.

٢١- محمد فريد العرينى: القانون الجوى- النقل الجوى الداخلى والدولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٨.

٢٢- محمود أحمد الكندرى: النظام القانونى للنقل الجوى الدولى وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، تحديث اتفاقية وارسو، مجلس النشر العلمى، جامعة الكويت، ٢٠٠٠.

٢٣- محمود مختار بريرى: قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربى، القاهرة، ط١، ١٩٧٦ - ١٩٧٧.

٢٤- محمود سمير الشرقاوى: محاضرات فى القانون الجوى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦.

٢٥- مراد منير فهيم: خضوع النقل الجوى الداخلى لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولى، منشأة المعارف، الأسكندرية، الطبعة الثانية، ١٩٨٦.

- ٢٦- مصطفى البندارى سيد أحمد: الموجز فى القانون الجوى، ١٩٩٤ -  
١٩٩٥.
- ٢٧- هانى دويدار: الوجيز فى قانون الطيران التجارى، دار الجامعة  
الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٤.
- ٢٨- هانى دويدار: قانون الطيران التجارى، دار الجامعة الجديدة للنشر،  
٢٠٠٠.
- ٢٩- هشام فضلى: مسئولية الناقل الجوى على الصعيدين الدولى والداخلى،  
دراسة فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة  
الجديدة، الاسكندرية، ط١، ٢٠٠٥.
- ٣٠- وهيبه بن ناصر: المسئولية المدنية عن حوادث النقل الجوى فى  
القانون الجزائرى، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠١٤.
- ٣١- يحيى أحمد البنا: أثر الإرهاب على مسئولية الناقل الجوى، رسالة  
دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٣.

### ثانياً: المراجع باللغة الأجنبية:

- 1- Cécile **Gaubert**: Le traitement des accidents aéronautiques Journal Spécial des Sociétés, Droitaérien, Paris, N°91, 2017.
- 2- Christophe **Paulin**: Droit des transports, Litec, Paris, 2005.
- 3- **Dalloz**, Repertoire de droit commercial, Encydediejuridique, 2<sup>e</sup> edition, Paris, 1972.
- 4- E. **Du Pontavice**: Navigation aériennneetdroit international, R.G.A.E, N°3/4, 1968.

- 5- E. **Du Pontavice**: Quelques aspects de l'assuranceaerienne, R.G.A.E, N°1, 1967.
- 6- Emmanuel **du Pontavice**: L'application en france de la convention de varsovie, R.G.A.E, N°3/4, 1974.
- 7- E.-**M.Bornecque**: La police de l'air, Les Éditions internationaux, 2° edition, 1949.
- 8- Fabien **Vallée**: L'évolution du rôle des préfets dans le champ de le police des aérodromes et des installations illustration en matière de sureté de l'aviation civile, R.F.D.A.S, Vol 281, N°.1, 2017.
- 9- Isabella H.Ph.**Diederiks-Verschoor**: An introduction to air law, Wolters Kluwer, The Netherlands, Ninth revised edition. 2012.
- 10-Jacques **Sesseli**: La nation de faute dans la convention de Versovie( Etude de droit aérien ), Lausanne, 1961.
- 11-Jean-Pierre **Tosi**: Responsabilitéaérienne, Litec,Paris, 1978.
- 12-Jiang **Bo**: International Air Carrier's Liability to Passengers Under the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999" (2006). Theses and Dissertations.

13–**Le Iamy**, Transport, Tome 2, Wolters Kluwer France SAS, 2018, internet: [www.wkf.fr](http://www.wkf.fr), visite le 30/6/2018.

14–Louis **Cartou**: Droit Aérien, Presses universitaire de France, Paris, 1963.

15–Marcel **Le Goff**: Manuel de droit Aérien, Librourie, Dalloz, Paris,, 1961.

16–Maurice **LEMOINE**: Traité de droitaérien,Librairie du Recueilsirey, Paris, 1947.

17–Maurice **Picard**: Le droit Aerien, Imp., Universite Fouad, Le caire,1949.

18–Max **Litvino**: Précis élémentaire de droitaérien, Bruxellesetablissemmentsémitebruylant, 1953.

19–Michel **Alter**: Droit des Transports Terrestres, aeriens et maritimes interres et internationaux, Dalloz, 1984.

20–Michel **de Juglart**: Traité de droit aérien, Tome 2, Librairie générale de droit et de Jurisprudence, Paris, 1992.

21–Paul **Scapel**: Traitéthéoriqueetpratiquesur les transports par Mer. Terre. Eau.Fer, le destinataire de marchandises, librairiegénérale de droitet de jurisprudence, Paris, 1958.

22–Peter **H. Sand**: Air Carriers' Limitation of Liability and Air Passengers' Accident Compensation under the Warsaw Convention, Journal of Air Law and Commerce, Volume 28, 1962.

23–René **Rodiere**: Rene Rodiere: Droit des transports, Dalloz, 1962.

24–Revue française de droit aérien et spatial, vol.282, N°2, soixante et onzième Année, Pedoine, 2017.

25–ROLAND **Müller**: Droit aérien, droit aérien théorie et pratique, bak, swiss edition, 6e édition , Aéro-Club der Schweiz, 2017, in [/www.alexandria.unisg.ch](http://www.alexandria.unisg.ch), visité le 25/6/2018.

26–Sylvain **Devouge**: L'accident d'avion et le risque de mise en cause de la responsabilité civile, Journal Spécial des Sociétés, Droit aérien, Paris, N°.91 2017.

27–Vincent **Grellière**: Cours de droit aérien et spatial, in <http://publications.ut-capitole.fr>, visité le 25/6/2018.



